www.dhv.de

November-Dezember 2017

DHV-info

Das Magazin für Drachen- und Gleitschirmflieger

208

Skyperformance Center

DHV-zertifiziertes Training

- DHV-zertifiziert nach Qualitätsmanagement-Maßstäben
- Fluglehrer mit Zusatzqualifikation
- Professionelle Ausbildungsangebote und Performance Trainings nach DHV-Standards

Norddeutsche Gleitschirmschule GmbH
Schillerstraße 10, 17192 Waren
Tel. 0157-77590482
www.norddeutsche-gleitschirmschule.de
info@norddeutsche-gleitschirmschule.de

AFS-Flugschule GmbH
Fritzlarer Str. 12, 34537 Bad Wildungen
Tel. 05621-9690150, 0171-7722516
www.afs-flugschule.de
info@afs-flugschule.de

Hessische Gleitschirmschule Frankfurt
Hot Sport Sportschulen GmbH
Am Weimarer See 10, 35096 Niederweimar/Marburg
Tel. 06421-12345
www.hotsport.de
info@hotsport.de

Papillon Paragliding - Rhöner Drachen- und Gleitschirmflugschulen Wasserkuppe GmbH
Wasserkuppe 46, 36129 Gersfeld
Tel. 06654-7548
www.papillon.aero
info@papillon.aero

Harzer Gleitschirmschule
Amsbergstraße 10, 38667 Bad Harzburg
Tel. 05322-1415
www.harzergss.de
info@harzergss.de

Flatland Paragliding
Karlstraße 6, 40764 Langenfeld
Tel. 02173-977703
www.flatland-paragliding.de
info@flatland-paragliding.de

Moselglider
Müller und Kalenborn GdbR
Im Handwerkerhof 7-9
54338 Schweich
Tel. 0179-7842871
mmueller@moselglider.de

Flugschule Siegen
Eisenhutstraße 48, 57080 Siegen
Tel. 0271-381503
www.flugschule-siegen.de
info@flugschule-siegen.de

Flugschule OpenAir GbR
Wetzbach 2, 64673 Zwingenberg
Tel. 0157-35704753
www.flugschule-openair.de
info@flugschule-openair.de

Planet Para -
Die Gleitschirm Flugschule in Mannheim
Augustaanlage 38, 68165 Mannheim
Tel. 0621-9760-5756, 0179-5014142
www.planet-para.de
info@planet-para.de

Luftikus Eugens Flugschule
Luftsportgeräte GmbH Eugen Köninger
Hartwaldstraße 65b, 70378 Stuttgart
Tel. 0711-537928
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de

GlideZeit Flugschule Tübingen
Albertstraße 3, 72074 Tübingen
Tel. 07071-959944
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de

Flugschule Göppingen GmbH
Mühlhauserstraße 35, 73344 Gruibingen
Tel. 07335-9233020
www.flugschule-goeppingen.de
office@flugschule-goeppingen.de

Sky-Team Paragliding Michael Wagner
Schwarzwaldstraße 30, 76593 Gernsbach
Tel. 07224-993365
www.sky-team.de
info@sky-team.de

Drachen & Gleitschirmschule Skytec
Langackerweg 7, 79115 Freiburg
Tel. 0761-4766391
www.skytec.de
info@skytec.de

Gleitschirmschule Dreyeckland
FreiburgerStraße 5, 79199 Kirchzarten
Tel. 07661-627140
www.gleitschirmschule-dreyeckland.de
info@flugschule-dreyeckland.de

Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg
Auf der Eierwiese 17, 82031 Grünwald
Tel. 0172-4088444
www.lern-fliegen.de
info@bay-flugschule.de

Flugschule Chiemsee GmbH + Co.KG
Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau
Tel. 08052-9494
www.flugschule-chiemsee.de
info@flugschule-chiemsee.de

Süddeutsche Gleitschirmschule
PPC Chiemsee GmbH
Am Balsberg, 83246 Unterwössen
Tel. 08641-7575
www.einfachfliegen.de
office@ppc-chiemsee.de

Freiraum GmbH
Bärngschwendt 6, 83324 Ruhpolding
Tel. 08663-4198969
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de

Flugschule Adventure-Sports
Gilgenhöfe 28, 83661 Lenggries
Tel. 08042-9486
www.adventure-sports.de
info@adventure-sports.de

Gleitschirmschule Tegernsee GmbH
Tegernseer Straße 88, 83700 Reitrain
Tel. 08022-2556
www.gleitschirmschule-tegernsee.de
info@gleitschirmschule-tegernsee.de

Flugschule Mergenthaler GmbH
Hindelanger Str. 35, 2. OG, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9970
www.flugschule-mergenthaler.de
info@flugschule-mergenthaler.de

Flugschule Rohrmeier I MILZ
Salzweg 37, 87527 Sonthofen
Tel. 08321-9328
www.flugschule-rohrmeier.de
info@flugschule-rohrmeier.de

Paragliding Academy
Max-Ostheimer-Straße 4, 87534 Oberstaufen
Tel. 08325-919015
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com

OASE Flugschule Peter Geg GmbH
Auwald 1, 87538 Obermaiselstein
Tel. 08326-38036
www.oase-paragliding.de
info@oase-paragliding.de

1. DAeC Gleitschirm-Schule Heinz Fischer GmbH
Am Sandbichl 10, 87669 Rieden am Forggensee
Tel. 08362-37038
www.gleitschirm-aktuell.de
info@gleitschirm-aktuell.de

Flugzentrum Bayerwald Georg Höcherl
Schwarzer Helm 71, 93086 Wörth a.d. Donau
Tel. 09482-959525
www.Flugzentrum-Bayerwald.de
schorsch.hoecherl@t-online.de

Flugschule Grenzenlos
Kirchplatzl 124 B, A-6105 Leutasch
Tel. +43-664-4410868
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com

Flugschule Achensee Eki Maute GmbH
Talstation Karwendelbahn, A-6213 Pertisau
Tel. +43-5243-20134
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at

Flugschule Bregenzerwald
Jodok Moosbrugger GmbH
Wilbinger 483, A-6870 Bezau
Tel. +43-5514-3177
www.gleitschirmschule.at
info@gleitschirmschule.at

Sky Club Austria Walter Schrempf
Moosheim 113, A-8962 Gröbming
Tel. +43-3685-22333
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

Paragleitflugschule Airsthetik
Badgasse 231/10
A-8970 Schladming
Tel. +43-660-8877440
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at

Flugschule Aufwind
Mag. Franz Rehrl und Mitges.
Schildlehen 115, A-8972 Ramsau
Tel. +43-3687-81880 o. 82568
www.aufwind.at
office@aufwind.at

Euro-Flugschule Engelberg
Wasserfallstraße 135, CH-6390 Engelberg
Tel. +41-41-6370707
www.euroflugschule.ch
info@euroflugschule.ch

Gleitschirmschule Pappus Harald Huber
rue de l'église, F-68470 Fellering
Tel. +33-38982-7187
www.gleitschirmschule-pappus.de
hari@gleitschirmschule-pappus.de

Anzeige

GLEITSCHIRM DIREKT

by Papillon Paragliding

Tel. 06654 / 91 90 55 • täglich So – Mo, 9 –17 Uhr • auch am Wochenende geöffnet

FLUGCENTER WASSERKUPPE

2.12.17
Sicherheitssymposium
Weihnachtsmarkt

16.12.17
Papillon Pilotentreffen

Infos: WASSERKUPPE.COM

- ✓ **Größte Auswahl**
- ✓ **Beste Beratung**
- ✓ **Beste Preise**

Bei **GLEITSCHIRM DIREKT** bekommst du alles für den Flugsport – vom Gleitschirm-Komplettset bis zum Schraubschäkel.

Onlineshop

Unter **GLEITSCHIRM-DIREKT.DE** findest du ausführliche Produktinformationen zu allen Artikeln unseres Sortiments – in deutsch und englisch.

Mitten in Deutschland

Auf rund 1000 qm erwartet dich Im Fliegershop auf der Wasserkuppe die größte Auswahl nördlich der Alpen.

In der Rhön kannst du bei allen Windrichtungen Probefliegen.

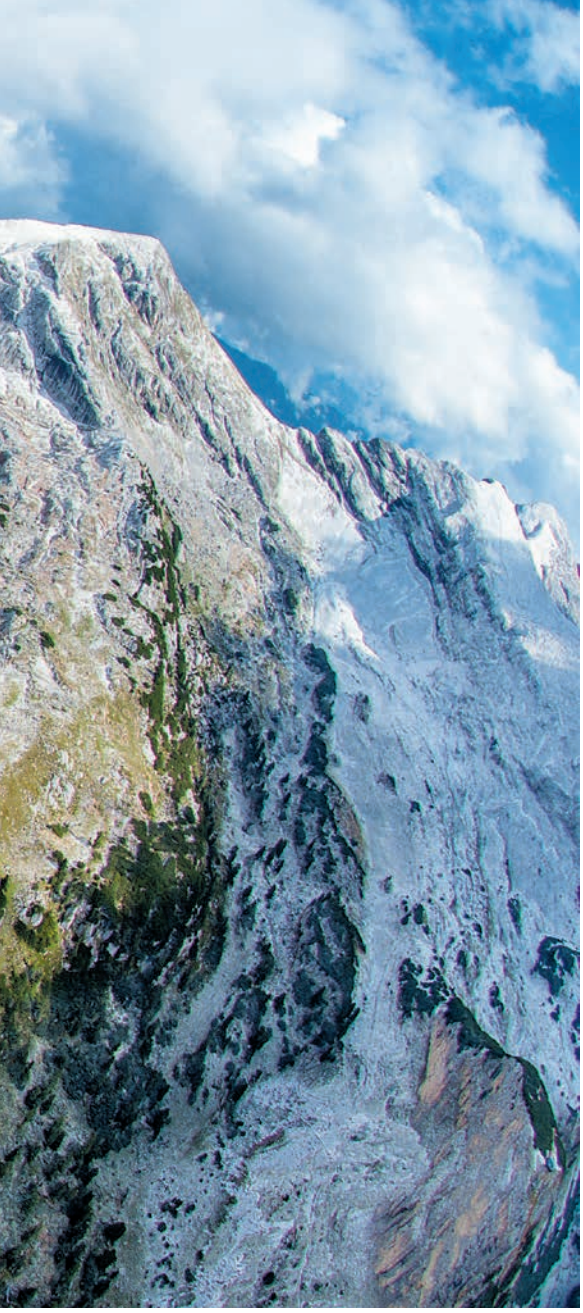
See you UP in the sky!

GLEITSCHIRM DIREKT by PAPILLON PARAGLIDING • Wasserkuppe 46 • 36129 Gersfeld • WWW.GLEITSCHIRM-DIREKT.DE

76
DHV XC | Die Ergebnisse

Travel+Training in Norwegen | Einzigartige Landschaften und Stimmungen im hohen Norden

Medaillenglück | Bronze in Brasilien für die deutschen Flexis



INHALT

INFO 208 NOVEMBER | DEZEMBER 2017

8 Impressionen
Der Traum vom Fliegen

14 DHV-Geschäftsstelle
Einblicke in den Neubau

16 DHV-Sicherheitstests
LTF A und B-Schirme

26 Travel+Training in Norwegen
Drachen und Gleitschirme
in der Mitternachtssonne

30 Fluggebiet Sizilien
Eine Reise wert

34 Landen
Richtig peilen

44 Single Skin Konzept
Ein Praxistest

48 Grenzenlos Fliegen in Europa
Luftraum Österreich

52 Wetter
Höhenwinde checken

56 Fluggebiet Belluno
Idealer Ausgangspunkt für Hike+Fly

60 XC-Teamcup
Streckenfliegen für alle

62 Fair in the Air
Vorteile der Vereinsmitgliedschaft

74 Gleitschirmflieger contra Kleingärtner
Warum gute Pressearbeit wichtig ist

76 Flug von Cottbus zur Ostsee
Ein Traum wird wahr

78 DHV-XC
Bericht und Ergebnisse

86 DHV-Jugend
Mit Spaß dabei

88 Wettbewerbe
HG | WM in Brasilia, Brasilien
HG | German Open
GS | German Open
HG | Challenge
Kurznachrichten

Standards

6 Wichtig - Neu - Kurz

10 Neu auf dem Markt

65 Vereine Briefe
Nachrichten

97 Impressum

Single Skin | Praxistest

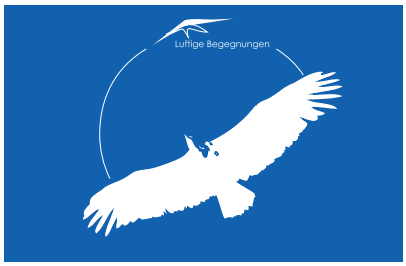
Titelfoto: Tristan Shu

Infos zum besonderen Titelfoto auf Seite 8

Unser Titelpapier
ist komplett recyclebar

Luftige Begegnungen

Erfolgreich abgeschlossen



Im August 2017 wurde die Datenerfassung für das Projekt Luftige Begegnungen, Fliegen - Beobachten - Dokumentieren, erfolgreich abgeschlossen. Das Besondere an dieser Aktion war die hohe Beteiligung von Piloten aus allen Sparten des Luftsports als Citizen Scientists. Zum ersten Mal in der Geschichte des Luftsports wurden Begegnungen zwischen Segel-, Motor- und Ultraleichtflugzeugen sowie Modellfliegern, Ballonfahrern, Drachen- und Gleitschirmfliegern und Vögeln über einen längeren Zeitraum in dieser Form statistisch erfasst. Das Projekt wurde mehrmals ausgezeichnet und war Thema in TV und Presse. Wir sagen: Danke!

Infos: www.luftige-begegnungen.de

https://youtu.be/I3Mu2Vtgthk

Fliegermusik

Musikvideo German Open Drachenfliegen - I can fly

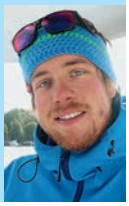
Die Band präsentiert ihren neuen Hit anlässlich der German Open im Drachenfliegen 2017. Der Song ist ein Ohrenschmaus für alle Freunde des Drachen- und Gleitschirmfliegens.

DHV-Rechtsberatungs-service

Für die Rechtsberatung rund um den Flugsport steht DHV-Mitgliedern der Gleitschirmflieger und Rechtsanwalt Dr. Ditmar Schulze zur Verfügung. DHV-Mitglieder erreichen ihn unter DHV@RA-Schulze.de

DHV-Schleppauskünfte

Auskunft zum Schlepp gibt der Schleppfachmann Andreas Schöpke im DHV-Informationsbüro für Schlepp regelmäßig Montag bis Freitag telefonisch unter 0151-54612836 oder per Mail: schleppbuero@dhv.de



GARANTIERT DRACHENFLIEGEN

Fly Magic M
Grenadierstraße 15 | 13597 Berlin
Tel. 0171-4881800
www.flymagic.de

Linkingwings Dirk Soboll
Winnertzhof 20 | 47799 Krefeld
Tel. 02151-6444456
www.linkingwings.de

Drachenflugschule Saar
Schneiderstraße 19 | 66687 Wadern-Wadrill
Tel. 06871-4859
www.drachenflugclub-saar.de
www.drachenfliegen-lernen.de

Flugschule Bergsträßler Drachenflieger
Weinbergstraße 14 | 68259 Mannheim
Tel. 0151-58041305
http://flugschule.bergstraessler-drachenflieger.de

Flugschule Althofdrachen
Postweg 35 | 76187 Karlsruhe
Tel. 0721-9713370
www.fs-althof.de

Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.
Silcherstraße 20 | 78549 Spaichingen
Tel. 07424-6172
www.drachenflieger-spaichingen.de

Bayerische Drachen- und Gleitschirmschule Penzberg
Auf der Eierwiese 17 | 82031 Grünwald
Tel. 0172-4088444
www.lern-fliegen.de

Drachenflugschule ZODN-AIR
Zugspitzstraße 49 |
82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. 0174-9206011
peterkind@hotmail.com

Drachenfliegen Tegernsee
Grünboden 1 | 83727 Schliersee
Tel. 0170-5401144
www.drachenfliegen-tegernsee.de

Flugschule Tegelberg
Sesselbahnstr. 8 | 87642 Halblech-Buching
Tel. 08368-9143019
www.abschweb.net/schule

Westallgäuer Flugschule
Allmannsried 61 | 88175 Scheidegg
Tel.08381/6265
www.westallgaeuer-flugschule.de
www.ich-will-fliegen.de

Drachenflugschule Kelheim
Mitterring 25 | 93309 Kelheim
Tel. 09441-4938
www.dfs-kelheim.de

SicherheitstrainingsCenter
DHV zertifiziertes Training

Das DHV-Lehrteam empfiehlt jedem Gleitschirmpiloten mit A- oder B-Schein die regelmäßige Teilnahme an einem DHV-anerkannten Sicherheitstraining. Die Veranstalter von DHV-anerkannten Sicherheitstrainings haben sich in einem aufwändigem Verfahren qualifiziert.
Sie sorgen für hohen Sicherheitsstandard, professionelle Durchführung und Betreuung durch kompetente Fluglehrer, gemäß den Anforderungen des DHV.

Hot Sport Sportschulen
Trainingsleiter Günther Gerkau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.hotsport.de
info@hotsport.de

Flugschule GlideZeit
Trainingsleiter Willy Grau
Lac d'Annecy/Frankreich
www.glidezeit.de
info@glidezeit.de

Freiraum
Trainingsleiter Kilian Baumann
Gardasee/Italien
www.freiraum-info.de
info@freiraum-info.de

Flugschule Luftikus
Trainingsleiter Kilian Baumann
Gardasee/Italien
www.luftikus-flugschule.de
info@luftikus-flugschule.de

Paragliding Academy
Trainingsleiter Chris Geist
Gardasee/Italien
www.paragliding-academy.com
info@paragliding-academy.com

Paragleitflugschule Airsthetik
Trainingsleiter Ralf Kahr-Reiter
Gardasee/Italien
www.airsthetik.at
office@airsthetik.at

Flugschule Achensee
Trainingsleiter Eki Maute
Achensee/Österreich
Idrosee/Italien
www.gleitschirmschule-achensee.at
office@gleitschirmschule-achensee.at

Sky Club Austria
Trainingsleiter Walter Schrempf
Hallstätter See/Österreich
www.skyclub-austria.com
office@skyclub-austria.com

Flugschule Aufwind
Trainingsleiter Josef Lanthaler
Idrosee/Italien
www.aufwind.at
office@aufwind.at

Flugschule Grenzenlos - Campus Annecy
Trainingsleiter Jürgen Kraus
Lac d'Annecy/Frankreich
www.fs-grenzenlos.com
info@fs-grenzenlos.com

DHV empfohlene Simulatortrainings

Simulator für Aktives Fliegen und Einklappertraining
Ulrich Rüger Ingenieurbüro
www.activefly.com
Info2010@ActiveFly.com

Simulator für G-Force-Training, Steilspirale und Rettungsgeräteauslösung
Flugschule Hochries
www.gforce-trainer.de
office@gforce-trainer.de

Weiterführende Infos auf www.dhv.de unter Ausbildung

DHV-Shop
auf www.dhv.de
https://shop.dhv.de

Sicherheitsmitteilung

Infos auf www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen (rechte Spalte) Damit ihr immer aktuell informiert werdet, tragt euch bitte auf www.dhv.de unter Mitgliederservice in die Mailingliste ein.

Rettungsgeräte GIN Yeti Cross

Die Fa. GIN Gliders hat eine Sicherheitsmitteilung veröffentlicht zu den Gleitschirm-Rettungsgeräten
Yeti Cross S Musterprüfnr.: EP 093.2013
Yeti Cross M Musterprüfnr.: EP 103.2013
Yeti Cross L Musterprüfnr.: EP 107.2013
Routinemäßige Qualitätskontrollen haben ein mögliches Problem bei einer Yeti Cross Rettung gezeigt. Unregelmäßigkeiten bei der Verpackung der Leinen lassen nicht ausschließen, dass die effiziente und schnelle Öffnung beeinflusst wird.
Als Vorsichtsmaßnahme empfiehlt GIN Gliders, dass jede Yeti Cross Rettung mit dem Herstellungsdatum zwischen Juli 2016 und Februar 2017, die noch nicht neu gepackt wurden, vor dem nächsten Flug überprüft wird.
Alle Piloten, die von dieser Sicherheitsmitteilung betroffen sind, sollten zunächst einen GIN Gliders Händler in Ihrem Land kontaktieren.
Der Händler berät Sie und kann an Hand der Seriennummer überprüfen, ob Ihr Rettungsgerät kontrolliert werden muss.
Eine Liste der GIN Glider Händler finden Sie hier:
www.gingliders.com/company-de/distributors/
Bitte beachten Sie, dass diese Sicherheitsmitteilung nicht für Yeti Cross Rettungen gilt, die außerhalb des oben genannten Herstellungsdatums liegen sowie für alle anderen GIN Rettungsgeräte.
13.10.2017 Gin Gliders

Gurtzeug für Gleitschirm

Cult4 L EAPR-GZ-0554/17

Die Fa. Skywalk hat eine Sicherheitsmitteilung zum Gleitschirm-Gurtzeug Cult4 in der Größe L(EAPR-GZ-0554/17) herausgegeben.
Der Rettungsgeräte-Auslösegriff kann sich unter bestimmten Umständen selbständig lösen.

Sicherheitsmitteilung auf der Skywalk-Website: https://skywalk.info/de

www.dhv.de unter Sicherheitsmitteilungen

TRISTAN SHU

↑ Titel DHV info 205

↑ Titel DHV info 194

↑ Tristan Shu im Interview

Warten auf den richtigen Moment

Das ist die Maxime von Tristan Shu.

Wir alle träumen davon, Flügel zu haben.
Der französische Fotograf und leidenschaftliche Gleitschirmpilot Tristan Shu, von dem wir bereits einige Arbeiten veröffentlicht haben, hat zusammen mit Jean-Babtiste Chandelier versucht, diesen Traum für den Betrachter real werden zu lassen.
Das Foto *Flying man project* kommt strikt ohne Photoshop-Nachbearbeitung aus.
Alles passiert direkt vor der Kamera.

Chanute-Gleiter von 1904

Praktische Nachbauanleitung

Im Rahmen seines Buches erläutert Carsten Brinkmeier detailliert auf über 120 Seiten mit mehr als 240 Zeichnungen und Bildern den Nachbau eines Chanute Gleiters. Das Original hängt in Paris, Kopien von Brinkmeier im Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe und demnächst in der Flugwerft Schleißheim, Deutsches Museum.
ISBN 978-3-9818587-0-9,
Preis 39,80 €
Infos: Bachwiesenverlag@t-online.de

Gipfeltreffen

Maurer + Papert (Luft + Eis)

Chrigel Maurer und Ines Papert beim Outdoor&Adventure Festival am 19.11. 2017 in Bad Tölz mit spektakulären Multivisionsvorträgen. In „Faszination Gleitschirmfliegen“ lässt Chrigel das Publikum an seinem fünften Triumph bei den Red Bull X-Alps 2017 teilhaben. Ines Papert, weltbekannte Eiskletterin und Gleitschirmfliegerin, gibt in „Riders on the storm“ faszinierende Einblicke in ihre Welt des Bergsports.
Infos: www.wunderfalke.de

VOSS BIKE LINE

Geschmeidig auf dem Touchscreen

Der Handschuh Flight Touch ist jetzt auch Touchscreen-fähig. Dank Rindnappaleder und Polyester-Spandex Mix sitzt er wie eine zweite Haut. Wärmer ist der Aero2-Touch aus Neopren und Amara. Beide Modelle in den Größen XS – XXL.
Preis: Flight Touch 39,00 €
Aero2-Touch 44,90 €
Infos: www.speed7.net

CHIBA

Mit Super-Thermo durch den Winter

CHIBA – Ausrüster der Drachen- und Gleitschirmnationalmannschaft – entwickelt Handschuhe speziell fürs Fliegen. Wind-, wasserdicht, atmungsaktiv und mit extralanger Stulpe kommt der Super-Thermo, dazu ausgestattet mit Hotliner Heizsystem. Die Innenhand besteht aus robustem Digital-Leder, das Innenfutter aus Primaloft, die Touchfunktion erleichtert die Instrumentenbedienung.
Schwarz. Größen XS – XXL,
Preis: 89,90 €
Infos: www.chiba.de

ZANIER

Warme Finger für coole Flieger

Der Überflieger: AVIATOR.GTX®. Auflademöglichkeit per USB, Akkuzeit bis zu 20 Stunden. Ziegenleder, GORE-TEX® - Membran und PrimaLoft®-Isolierung garantieren hohe Qualität, natürlich mit Touch-Funktion. Für wärmere Tage: WAVE.WS®. Winddicht und atmungsaktiv, Innenhand mit Ziegenleder verstärkt. Größen XS-XXL. Aviator 349,95 €, Wave 49,95 €
Infos: zanier.com

ADVANCE

Praktisch und funktionell

Mit dem DAYPACK 3 von ADVANCE tragen Piloten ihre Leidenschaft fürs Fliegen in den Alltag. Ein separates Laptopfach und ein Hauptfach mit durchdachter Innenraumaufteilung bieten Platz für alle wichtigen Utensilien, ergonomische Schulterträger und ein Mesh-Rückenteil sorgen für maximalen Komfort. Preis: 79,00 €

Speedarms in neuer Farbe

Leuchtend orange, aus Lycra, ein Kleidungsstück für Kilometerjäger und Streckenflug-Enthusiasten. Mit praktischem Front-Reißverschluss und edlen silbernen ADVANCE-Logos auf Ärmel und der Brust Größen S/M und L/XL. Preis: 78,00 €

Special Hardshell

Tech Jacket - speziell fürs Gleitschirmfliegen, mit extra Verstärkungen: an Schultern (Beanspruchung durch die Schultergurte), Oberarmen (Scheuern der Tragegurte beim Start) und im unteren Bereich vorne (gegen Abnutzungen durch den Brustgurt bei Start und Landungen). Stylisch im aktuellen ADVANCE Design, wind- und wasserfest. Farben Sky und Sun, Größen XS – XXL. Preis: 189,00 €

Infos: www.advance.ch

UP

Stuffsack

Schirm hineinlegen, Clip zu, Kordel zuziehen, Reißverschluss schließen und ab zum Startplatz. Ergonomische Schulterriemen sorgen für hohen Tragekomfort, fünf Kompressionsgurte ermöglichen ein kompaktes Packmaß, Netzgewebe lässt den Schirm atmen.

Gewicht 900 g. Preis: 99 €

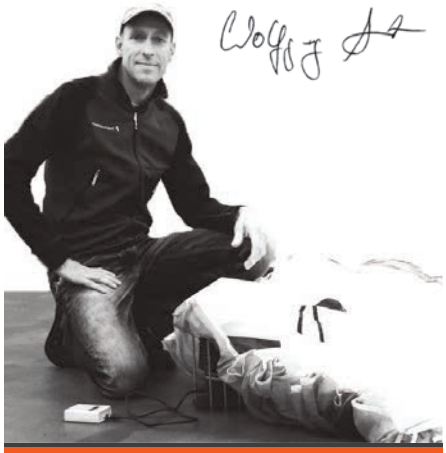
Infos: www.up-paragliders.com

Anzeigen

PARA-SERVICE

2-Jahres-Checks
Reparaturen
Retter packen

Sicherheit rund um Euren Schirm - flugschulunabhängig & kompetent! Ich freue mich auf Euch! Happy landings,



PARA - SERVICE
mail@para-service.de
www.para-service.de

WOLFGANG MARXT
Aiblinger Straße 52
83075 Bad Feilnbach

FLYMASTER

NEU

3G SD series

www.flymaster.de

Unterstützt durch Flymaster

Red Bull Xalps

PARAGLIDING WORLD CUP

FLYMASTER SIM

3G READY

Neue Geräte mit DHV-Musterprüfung

Alle Testberichte und Gerätedaten auf www.dhv.de unter DHV Prüfstelle

www.dhv.de/web/dhv-pruefstelle/datenbanken

MAC Para Elan

Der Gleitschirm MAC Para Elan des Herstellers MAC Para Technology hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung C nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 2 33 erfolgreich abgeschlossen.
Produktinformationen des Herstellers unter www.macpara.com

GIN Pegasus

Der Gleitschirm GIN Pegasus des Herstellers GIN Gliders Inc. hat die Musterprüfung des DHV mit Klassifizierung A nach LTF NFL II-91/09 und NfL 2-60-14, EN 926-2:2014, EN 926-1:2006 in der Größe 34 erfolgreich abgeschlossen.
Produktinformationen des Herstellers unter www.gingliders.com

Barthodzie Olaf / HDGF eV

Der Startwagen-Hängegleiter HDGF eV des Herstellers Barthodzie Olaf hat die Musterprüfung des DHV nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für HG und GS erfolgreich abgeschlossen.
Produktinformationen des Herstellers unter o.barthodzie@freenet.de

Anzeige

Anzeige

annapurna

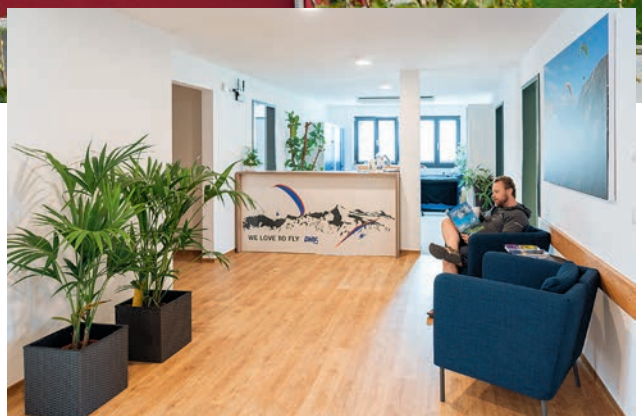
LTF/EN A+B

WIR HABEN EINFACH & LEICHT NEU DEFINIERT, DAMIT DU DEINE ZIELE NEU DEFINIEREN KANNST.

Der Zeitgeist verlangt nach hoher Flexibilität und Unabhängigkeit, ein Trend der den Ursprung des Gleitschirmfliegens in die Zukunft trägt. Minimales Gewicht und einfaches Handling – der ANNAPURNA liefert das perfekte Statement der Vereinfachung und definiert Mobilität neu. Somit sind deinen Zielen keine Grenzen gesetzt, der ultraleichte Hi-Tech Flügel ist hungrig auf Streckenflüge, genauso wie auf radikale Hike&Fly Abenteuer und ausgedehnte Reisen an entlegene Startplätze.

Weitere Informationen unter: **www.u-turn.de**

U-TURN SAFE FUN



DHV in neuen Räumen

Der Verband hat eine neue Geschäftsstelle, die wir euch kurz vorstellen wollen.

*Text: **Richard Brandl** | Fotos: **Ewa Korneluk, Björn Klaassen***

Was macht man, wenn monatlich nicht gerade wenig Miete fällig ist, wenn die Nebenkosten jährlich immer höher steigen (weil ein Vermieter ein marodes Heizsystem nicht sanieren will), wenn die angemieteten Büroräume mit einem Mitgliederzuwachs von mehr als 80% seit Bezug zu klein geworden sind und wenn auf der Bank ausreichend finanzielle Rücklagen vorhanden sind? Man macht sich zumindest vage Gedanken, was wäre, wenn man in einem eigenen Haus arbeiten könnte.

Hier müssen wir vor allem unserer Controllerin Gabi Königbauer danken, die diese Gedanken im weiteren Verlauf nicht mehr fallen lässt. Und wenn dann die Gemeinde in Steinwurfweite von der DHV-Geschäftsstelle entfernt auch noch ein Bauprogramm für einheimisches Gewerbe auflegt, das einen sehr günstigen Erwerb von Baugrund ermöglicht, dann werden diese Gedanken ernsthafter. Nachdem die Gemeindeverwaltung tatsächlich irgendwann bemerkt, dass der DHV mit deutlich mehr Angestellten als der durchschnittliche ortsansässige Handwerksbetrieb zu den eher größeren Arbeitgebern im Ort gehört, steht auf einmal das ausgesuchte und vorsorglich beantragte Wunschgrundstück zum Kauf an. Jetzt wird aus der Idee ein konkreter Plan. Es muss schnell gehen, viele andere Bewerber stehen Schlange. Geschäftsführer Klaus Tänzler und der Vorstand entscheiden, dass ein Hausbau nicht nur be-

Eckdaten zum neuen Haus

- Gesamtnutzfläche (Keller, EG, OG, DG): 694,62 m²
- Grundstücksgröße: 1.153 m²
- 20 KFZ-Stellplätze
- Massivbau (Ziegel, Beton)
- Innenausbau: Trockenbau
- Betonkernaktivierung (Heizung im Kellerboden)
- Fußbodenheizung in allen Geschossen
- Gaszentralheizung mit Brennwerttechnik Zuführung der Serverraumabwärme zum Heizungskreislauf durch Wärmepumpe
- PV-Anlage mit einer Leistung von 6,24 kWp (deckt über 20% des Stromverbrauches im Eigenbedarf)

triebswirtschaftlich Sinn macht, der Baugrund wird gekauft.

Jetzt geht es an die konkrete Hausplanung. Ein renommiertes ortsansässiges Architekturbüro wird beauftragt und unter Einbindung der Geschäftsstellenmitarbeiter entsteht ein detaillierter Bauplan. Der Neubau soll solide und funktionell, aber ohne kostensteigernde Spielereien werden. Der Versuch, günstig und trotzdem schön zu bauen, erfordert allerdings einen sehr guten Architekten. Florian Erhard und Martina Mahr, beide Gleitschirmflieger, waren hier für den DHV ein echter Glücksgriff. Es folgt sehr zügig eine Ausschreibung. Hier werden im Rahmen einer sogenannten „Freihändigen Vergabe“ verbindliche Angebote aller nötigen Handwerksbetriebe eingeholt. Allerdings muss, im Unterschied zu einer Öffentlichen Ausschreibung, nicht in jedem Fall der Anbieter mit dem niedrigsten Preis genommen werden, etwa wenn Zweifel an der Arbeitsqualität bestehen. Interessanterweise kamen trotz überregionalem Bewerbungs- und Ausschreibungsverfahrens praktisch alle günstigsten Angebote aus der direkten Region. Mit einem genauen und festgeschriebenen Kostenplan wird das gesamte Projekt der Jahreshauptversammlung vorgestellt und dort mit überwältigender Mehrheit genehmigt.

Im Frühjahr 2016 erfolgt der Baubeginn. Obwohl sich dieses Frühjahr als extrem verregnet herausstellt, kann der Bauzeitenplan über das Jahr eingehalten werden. Im Dezember 2016 findet im schon beheizten Neubau, in dem doch noch viele Abschlussarbeiten fehlen, als inoffizielle Einweihung die Weihnachtsfeier der DHV-Mitarbeiter statt. Im Februar 2017 wird die Geschäftsstelle für eine Woche geschlossen und genau organisiert sowie logistisch durchaus herausfordernd umgezogen. Die Vorgabe „solide, aber kostengünstig“ wird auch bei der Ausstattung der neuen Geschäftsräume weitergeführt. Vieles an Möblierung, was teilweise schon über 20 Jahre alt ist, wird ausgetauscht und neu angeschafft. Möbel, die noch neuwertig sind und wenige Gebrauchsspuren zeigen, nützen die Mitarbeitern in Absprache weiter. Im neuen Keller beispielsweise müssen tausende von Aktenordnern untergebracht werden, hier reichen die gesammelten einfachen Holz-IKEA-Regale und Ordnersäulen aus den alten Geschäftsräumen aus, es wird nichts Neues angeschafft.

Jetzt stellt sich auch langsam eine äußerst erfreuliche und bemerkenswerte Tatsache heraus. Ein guter Architekt und ein disziplinierter Bauherr (mit zum Glück durch Erfahrung genügend vorhandenem Fachwissen und einem konsequenten Controlling) schaffen etwas, was zwar immer wünschenswert, aber leider eher die Ausnahme ist: Der Kostenplan wird eingehalten. Die geplanten Baukosten (inklusive der jährlichen Teuerungsrate) werden nur um ca. 5.000 Euro (!!) überschritten. Das ist eine Punktlandung, von der viele Bauherren nur träumen können.

Der Betrieb in den neuen Räumen kann beginnen. Sehr schnell werden Kleinigkeiten nachgebessert, zum Beispiel ist es mit einfachen Mitteln (IKEA-Vorhänge, Schaumstoff an den Tischunterseiten) möglich, ein kleines Akkustikproblem im neuen Versammlungsraum in den Griff zu bekommen. Am 31. März gibt es die offizielle Einweihungsfeier. Aus ganz Deutschland kommen hochrangige Gäste aus der Politik mit den Vertretern der Gleitschirm- und Drachenszene zur Einweihung der neuen DHV Geschäftsstelle nach Gmund am Tegernsee. Der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle vom Bundesministerium für Verkehr hält die Festrede. Am 30. Juni und 1. Juli gibt es dann für DHV-Mitglieder im Rahmen eines Tages der Offenen Tür die Möglichkeit, die neuen DHV-Geschäftsstelle kennen zu lernen.

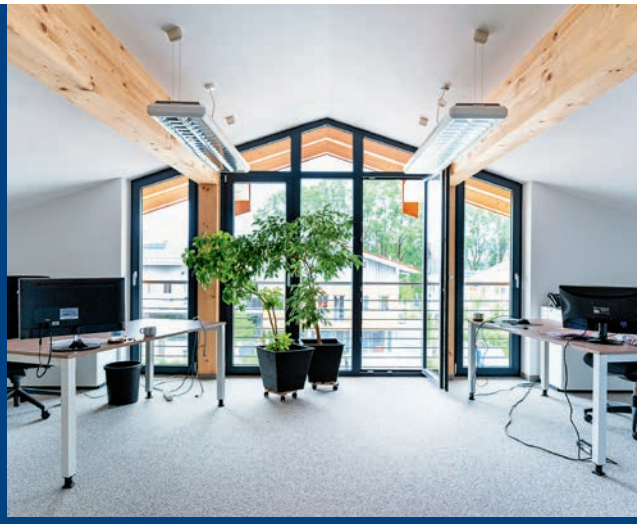
Heute lässt sich sagen, dass der Geschäftsbetrieb in den neuen Büroräumen reibungslos läuft, alle Mitarbeiter sind angekommen. Viele Arbeitsabläufe gehen leichter von der Hand, was natürlich durch moderne Bürotechnik unterstützt wird. Der Geschäftsstellenbau macht in erster Linie aus betriebswirtschaftlicher Sicht Sinn, allein durch die eingesparte Miete wird sich das Gebäude in 15 - 18 Jahren amortisiert haben.

Interessantes Schmankerl am Rande: Wir haben das Grundstück als Gewerbegrund gekauft, über Nacht wurde dieses zum Mischgebiet umgewidmet. Die damit verbundene Wertsteigerung ist ein direkter Gewinn für den Verband; soviel Zinsen hätte das eingesetzte Kapital nicht mal in 30 Jahren erwirtschaften können. Aber auch die politische Wirkung auf Behörden und Verbände ist nicht zu unterschätzen, die ein Geschäftsstellenneubau bewirkt.

Damit ihr euch einen Eindruck von den neuen Räumlichkeiten machen könnt, hier einige Impressionen.

Büroräume

Testraum Musterprüfstelle



Büro Musterprüfstelle

Gerät	Safety-Class	Pilotenanforderungen	Gewichtsbereich Getestetes Startgewicht
ICARO Gravis M LTF B	2 Seitliche Einklapper 3 Frontale Einklapper 3 Steilspirale	Fähigkeiten, die teilweise über das in der Pilotenausbildung Vermittelte hinausgehen. Sicherheitstraining empfehlenswert. Regelmäßige Flugerfahrung.	85-105 kg 90 kg Winkler 105 kg Kraus
BGD Epic ML LTF B	4 Seitliche Einklapper 1 Frontale Einklapper 2 Steilspirale	Fähigkeit, Störungen im Ansatz zu erkennen, durch gezielte Reaktionen zu verhindern, bzw. deren Auswirkungen zu minimieren. Fortgeschrittene Flugerfahrung.	90-110 kg 90 kg Winkler 105 kg Kraus
SWING Arcus RS M LTF B	4 Seitliche Einklapper 3 Frontale Einklapper 4 Steilspirale	Fähigkeit, Störungen im Ansatz zu erkennen, durch gezielte Reaktionen zu verhindern, bzw. deren Auswirkungen zu minimieren. Fortgeschrittene Flugerfahrung.	80-105 kg 90 kg Winkler 105 kg Kraus

Text: Simon Winkler, Karl Slezak
Fotos: Simon Winkler, Jürgen Kraus

DHV-Sicherheitstest

LTF A- und B- Gleitschirme

Folge 13 | Dieser Bericht baut auf den Artikel aus dem DHV-Info 174 auf, der auch im Web (www.dhv.de unter Sicherheit und Technik) nachzulesen ist. Angaben zu den Bewertungskriterien, der Unfallrelevanz der getesteten Manöver, den Vorgaben der Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) zu den Testmanövern und der Datenlogger-Technologie und andere Details sind in diesem Artikel aufgeführt. Das Team des DHV-Referats Sicherheit und Technik hat für die 13. Staffel des Sicherheitstests drei aktuelle LTF B-Schirme am Markt gekauft und intensiv geprüft. Getestet wurden Icaro Gravis M,BGD Epic ML, Swing Arcus RS M:

So wird getestet

Zwei Testpiloten prüfen den Gleitschirm in allen Testflugmanövern. Die Testflüge erfolgen innerhalb des zulässigen Gewichtsbereiches. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, werden stets die gleichen mustergeprüften Gurtzeuge verwendet (keine Liegegurtzeuge). Grundlage der Testflugmanöver sind die Prüfvorschriften für Gleitschirmtests nach der Europäischen Norm (EN 926-2.2013). Bei den DHV Safety Class Tests werden diese Prüfvorschriften so streng wie möglich angewandt. Bewertet werden die Manöver seitliche Einklapper, frontale Einklapper und Steilspirale. Das Verhalten bei den anderen getesteten Flugmanövern wird angegeben und beschrieben, aber nicht bewertet. Seitliche Einklapper, unbeschleunigt und beschleunigt: Die Einklapper werden so groß ausgeführt, wie es das am Untersegel markierte Messfeld erlaubt mit steilstmöglicher Knicklinie innerhalb des Messfeldes. Es werden nur solche Einklapper gewertet, die komplett von der Eintrittskante bis zur Hinterkante innerhalb des Messfeldes liegen. Einklapper, deren Größe über das Messfeld hinausgehen, werden nicht bewertet. Im Einzelfall, wenn das Geräteverhalten auf solche Einklapper markant anspruchsvoller wird, kann eine Erwähnung im Testpilotenkommentar erfolgen. Praktischer Hintergrund: In der Praxis generieren seitliche Einklapper, die den Schirm mit steiler Knicklinie bis über die Hinterkante deformieren, das anspruchsvollste Geräteverhalten. Dies ist aus Unfallanalysen und Unfallvideos bekannt. Frontklapper, unbeschleunigt und beschleunigt: Es wird das Verhalten bei Frontklappern mit ca. 50 % Flächentiefe (Vorgabe der EN-Prüfvorschriften: mindestens 50%) und zusätzlich mit der maximal erreichbaren Flächentiefe geprüft, die das Gerät vorgibt. Praktischer Hintergrund: Besonders bei sehr großen Frontklappern (70-100 % Flächentiefe) zeigt sich in der Praxis oft ein stark vom LTF/EN-Prüfergebnis abweichendes Geräteverhalten, wie z.B. stabile Frontklapper, Frontrosetten, Verhänger. Ob das geprüfte Gerät Tendenzen zu solchem Verhalten zeigt, soll durch die Testvorgabe „maximal erreichbare Flächentiefe“ geprüft werden. Steilspirale: Hier wird nach den Testvorgaben der LTF 91-09 (Verhalten bei einer Steilspirale mit 14 m/s) und nach denen der EN 926-2.2013 (Ausleitung nach zwei voll entwickelten Spiralumdrehungen) geprüft und bewertet. Zudem wird zusätzlich eine Ausleitung in neutraler Pilotenposition vorgenommen. Das Verhalten des Schirmes bei dieser Ausleitung wird nicht für die Klassifizierung herangezogen, aber im Testpilotenkommentar erwähnt. Praktischer Hintergrund: Die Steilspirale ist ein sehr komplexes Flugmanöver, dessen Verhalten von vielen Parametern beeinflusst wird (Einleitart, Verhalten des Piloten auf die G-Kräfte, Ausleitmethode). Mit der Prüfung von zwei flugtechnisch unterschiedlichen Spiralarten und drei verschiedenen Ausleitvarianten soll das Verhalten des Gerätes möglichst breit ermittelt werden, um mögliche Schwachpunkte zu erkennen. Die bei den Testflügen verwendeten Datenlogger zeichnen Nick-, Gier- und Rollwinkel, Flug- und Sinkgeschwindigkeit, Dynamik (Nickwinkelgeschwindigkeit), G-Last und Höhenverlust auf. Die Daten werden mit den GoPro- und Bodenkamera-Daten synchronisiert. Die Auswertung aller Daten und Aufzeichnungen erfolgt im Experten-Team. Zur Bewertung und Einstufung der Manöver in die DHV Safety Class werden die Datenauswertung und die Testpilotenbewertungen zusammengeführt. Die Gleitschirme werden nach ihrer Marktrelevanz ausgewählt. Der DHV kauft die Geräte am Markt ein. Im Regelfall wird die meistverkaufte, mittlere Gerätegröße zum Test gewählt. Die Safety Class Einstufung der geprüften Flugmanöver gilt nur für die getestete Größe des Gleitschirm-Modells.

Flugmanöver/Extremflugverhalten

Alle Flugmanöver wurden mit Datenloggern und GoPro- sowie Bodenkamera dokumentiert. Die Flugtests wurden von den DHV-Testpiloten Jürgen Kraus und Simon Winkler mit den Sitzgurtzeugen Advance Success 3 sowie Independence Logo Freestyle durchgeführt.

DHV SAFETY-CLASS TEAM

Karl Slezak

- Projektleitung und Initiator SafetyClass
- Datenauswertung und Controlling der Testergebnisse
- Gleitschirmflieger seit 1986
- Fluglehrer seit 1988
- Prüfer
- Sicherheitstrainer von 1989 bis 2001
- DHV-Sicherheitsreferent seit 2001

Simon Winkler

- Testpilot SafetyClass 88-95 kg
- Datenauswertung und Testbericht
- Gleitschirmflieger seit 2003
- Fluglehrer seit 2010
- Acro-PWC Teilnahme seit 2010 (#10 CIVL World Ranking 2016)
- DHV-Sicherheitstrainer seit 2012 (ca. 14 Trainings pro Jahr)
- Praxisausbilder Fluglehrer seit 2014
- DHV-Testpilot seit 2013
- Diplom Touristikkaufmann / Bachelor of Arts in Tourismusmanagement

Jürgen Kraus

- Testpilot SafetyClass 100-110 kg
- Gleitschirmflieger seit 1986
- Drachenflieger seit 1988
- Fluglehrer seit 1989
- Prüfer
- DHV-Sicherheitstrainer seit 2012 (ca. 14 Trainings pro Jahr)
- Mitbegründer Skywalk Paragliders
- Ehem. Testpilot bei namhaften Herstellern

Seitliche Einklapper

ICARO Gravis M	Höhen-verlust in m	Nick-Winkel in °	Max. Nick-Winkelgeschwind. in °/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	25-35	-55	65	<2,5	180°	10	moderat	2
beschleunigt	30-39	-60	75	<2,5	180°	11	schnell	2

Icaro Gravis unbeschleunigt

Unbeschleunigt war es nicht möglich, die große Messfeldgrenze mit realistischen Einklappern zu erreichen. In der Zulassung wurde hier mit einer Crossleine gearbeitet. Flächentiefe Einklapper mit steiler Knicklinie zeigten moderate Reaktionen.

Icaro Gravis beschleunigt

Beschleunigt klappte der Schirm flächentief an die große Seite des Messfeldes. Das Vornicken war dabei stets bei 60° und somit an der Grenze zur nächst höheren Safety Class Einstufung.

Icaro Gravis beschleunigt

Markante Bruchlinie: Der Schirm deformierte in der Simulation immer beim in der Mitte liegenden Spannband. Die Hinterkante blieb lange gefüllt stehen und begünstigte die Reaktionen sowie das Füllverhalten.

Der Einleitewiderstand an den A-Leinen war hoch. Die Bruchlinie war in der Simulation immer im Bereich des Spannbandes, das sich in der Mitte der Flügeltiefe befindet.
Unbeschleunigt klappte der Schirm meist mit wenig Flächentiefe und Spannweite. Der vordere Teil des Flügels entleerte sich dabei sofort. Der hintere Teil des Flügels blieb lange gut gefüllt. Hat er sich doch entleert, füllte er sich rasch wieder. Dies minderte die Reaktionen deutlich. Auch bei flächentiefen Einklappern blieben die Reaktionen gutmütig. Der Schirm nickte maximal 55° vor und drehte maximal 180° weg.
Beschleunigt ließ sich der Schirm flächentief an die große Seite des Messfeldes klappen. Selbst bei steilen Knicklinien zeigte der Schirm gute Reaktionen. Die Klapper öffneten schnell, ohne dabei impulsiv aufzuschlagen. Das Vornicken war meist genau bei 60° und somit scharf an der Grenze zur nächst höheren Safety Class Einstufung. Das Wegdrehen bei 180°. Seitliche Einklapper waren unspektakulär.
Der Schirm ließ sich einfach mit der Steuerleine nach dem Klappen stabilisieren und auf Kurs halten. Er ließ sich ebenfalls auch gut mit den hinteren Tragegurten stabilisieren und auf Kurs halten.

BGD Epic ML	Höhen-verlust in m	Nick-Winkel in °	Max. Nick-Winkelgeschwind. in °/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	25	-60	75	<2,5	-90	9	schnell	2
beschleunigt	35	-70	95	<2,5	90-120	9	sehr schnell	4

BGD Epic unbeschleunigt

Unbeschleunigt ließ sich der Schirm flächentief an die große Grenze des Messfeldes klappen. Das Vornicken war ansatzlos – der Höhenverlust und das Wegdrehen sehr gering.

BGD Epic beschleunigt

Beschleunigt ging alles schneller und das Vornicken war minimal stärker. Der geringe Höhenverlust und das sehr geringe Wegdrehen blieben erhalten.

Der Schirm wies eine hohe Klappstabilität auf. Der Einleitewiderstand an den A-Leinen war hoch. Der Schirm klappte in der Simulation meist flächentief. Die Bruchlinie war in der Simulation stets beim Spannband, das sich im hinteren Drittel der Flügeltiefe befindet. Die Öffnung erfolgte zügig, ohne dabei impulsiv zu sein.
Unbeschleunigt waren die Reaktionen auf seitliche Einklapper moderat. Der Schirm ging ansatzlos auf die Nase, nickte maximal 60° vor und drehte 90-120° weg.
Beschleunigt waren die Reaktionen zügiger, mit schnellem Vornicken bis ca. 70°. Positiv fielen dabei das geringe Wegdrehen und der geringe Höhenverlust auf. Nach beschleunigten Klappern drehte der Schirm meist nicht mehr als 90° weg.
Bei Klappern an der äußersten Grenze des Messfeldes mit steiler Knicklinie kann es zu Gegenklappern durch das Vornicken kommen. Die Reaktionen darauf waren unspektakulär und ohne Richtungsänderungen. Sehr flächentiefe, große Einklapper an der Gewichtsobergrenze öffneten impulsiv, ohne zusätzlich Dynamik zu generieren. Das Vornicken und Wegdrehen war dementsprechend gering.
Der Schirm ließ sich einfach mit der Steuerleine nach dem Klappen stabilisieren und auf Kurs halten. Hier zeigte der Schirm sehr hohe Strömungsabrisstoleranzen.
Er ließ sich ebenfalls gut mit den hinteren Tragegurten stabilisieren und auf Kurs halten.

SWING Arcus RS M	Höhen-verlust in m	Nick-Winkel in °	Max. Nick-Winkelgeschwind. in °/sek	G-Force in G	Wegdrehen insgesamt in °	Vsink maximal m/s	Wegdrehen	Note
unbeschleunigt	-30	-55	55	<2,5	90-180	-10	moderat	2
beschleunigt	-39	-60	95	<2,5	180-360	-10	schnell	4

Swing ArcusRS unbeschleunigt

Swing ArcusRS beschleunigt

Swing ArcusRS Verhängertendenz 1/2

Swing ArcusRS starkes Einrollen

In der Simulation waren auch flächentiefe Einklapper über das RAST System möglich. Die lang gefüllte Hinterkante sorgte für ein schnelles Wiederöffnen. Realistische Einklapper an die große Messfeldgrenze waren unbeschleunigt nicht möglich.

Beschleunigt ließ sich der Schirm flächentief einklappen.
Das Vornicken war ansatzlos und zügig.

Bei flächentiefen Einklappern zeigte der Schirm eine deutliche Verhängertendenz auf der Klapperseite sowie bei Einrollern auch auf der Außenseite.
Die Verhänger ließen sich leicht beheben.

Große, flächentiefe Einklapper führten zu einem deutlichen Einrollen des Außenflügels. Dies führte meist zu leicht lösbaren Verhängern.

Der Einleitewiderstand an den A-Leinen war hoch.
Unbeschleunigt klappte der Schirm mit wenig Flächentiefe und meist vor dem RAST. Der vordere Teil des Flügels entleerte sich dabei sofort. Der hintere Teil des Flügels blieb lange gut gefüllt. Hat er sich doch entleert, füllte er sich rasch wieder. Dies minderte die Dynamik deutlich. Erzeugte der Schirm keine Bruchlinie im Bereich des RAST, klappte der Schirm sehr flächentief mit Verhängertendenz im Außenflügel der Klapperseite. Das Wegdrehen lag zwischen 90° und 180° mit geringen Sinkwerten von maximal 10 m/s.

Beschleunigt klappte der Schirm meist sehr flächentief. Dabei drehte er zügig weg und nickte ansatzlos auf 60° nach vorne. Dies führte zu einem Einrollen des Außenflügels, was häufig zu Richtungsänderungen <90° führte. Die Verhängertendenz der Klapperseite blieb ebenfalls erhalten. Das Lösen war einfach durch Pumpen mit der Steuerleine möglich. In einem Fall kam es zu einer Verhängerspirale. Auffallend war dabei der extrem starke Anstieg des Steuerdrucks an der offenen Außenseite. Der Schirm ließ sich zwar jederzeit über die Steuerleinen in den Geradeausflug zurückbringen – der nötige Kraftaufwand war jedoch ungewohnt hoch.
Das zügige Vornicken nach dem Klapper kann zusätzlich zu einem Aushebeln des Piloten und somit zu Twists führen. Je nach Entleeren der geklappten Seite war das Wegdrehen zur Klapperseite sehr unterschiedlich zwischen 90° und 360° mit geringen Sinkwerten von max. 10 m/s. Der Höhenverlust lag unter 40 m. Bei der Verhängerspirale war das Wegdrehen kontinuierlich bis zum Eingriff des Piloten – bei Abkippen in die Spirale ist selbstverständlich auch der Sinkwert höher.
Der Schirm zeigte eine große Bandbreite an Reaktionen auf seitliche Einklapper von super-gutmütig bis anspruchsvoll.

Das RAST System ist in der Simulation spürbar, lässt sich aber dennoch umgehen. Die Wirkungsweise ist in Simulationen schwer zu beurteilen. Hier wird nur der zukünftige Praxiseinsatz die tatsächlichen Vor- und Nachteile zeigen.
Der Schirm ließ sich einfach mit der Steuerleine nach dem Klappen stabilisieren und auf Kurs halten. Der Steuerdruck kann stark ansteigen. Der Schirm ließ sich ebenfalls gut mit den hinteren Tragegurten stabilisieren und auf Kurs halten.

Frontale Einklapper

ICARO Gravis M	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	45	35	40	0	11	3
beschleunigt	35	45	40	0	9	2

Icaro Gravis unbeschleunigt

Icaro Gravis beschleunigt

Icaro Gravis Nachsacken

Große unbeschleunigte Frontklapper öffneten zügig von der Mitte beginnend. Die Außenflügel öffneten teils verzögert und sorgten gelegentlich für ein deutliches Nachsacken mit Abkippen.

Große beschleunigte Frontklapper öffneten zügig von der Mitte beginnend. Der Höhenverlust war gering und das Abkippen deutlicher.

Gelegentlich sackte der Gravis nach der Öffnung noch einmal deutlich nach, mit teilweise deutlichem Abkippen nach hinten. Das darauf folgende Vornicken war gering. Dennoch sollte der Pilot hier die Bremsen erst einmal oben lassen, um einen Fullstall oder Trudeln zu verhindern. Das darauffolgende Vornicken kann abgefangen werden.

Der Einleitewiderstand an den A-Leinen war hoch.
Unbeschleunigt und beschleunigt ließen sich flächentiefe Einklapper realisieren. Hier öffnete der Schirm zügig von der Mitte beginnend und fuhr meist sofort an. Ab und zu öffneten die Außenflügel verzögert, was zu einem nachträglichen kurzen aber problemlosen Strömungsabriss am Außenflügel führte. Danach fuhr der Schirm sofort und sanft an. Dieses Verhalten zeigte der Schirm meist bei großen unbeschleunigten Frontklappern. Der Pilot sollte nach Frontklappern den Schirm auf alle Fälle mit den Steuerleinen ganz oben anfahren lassen.

BGD Epic ML	Höhenverlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	20	50	40	0	7	1
beschleunigt	25	60	40	0	8	1

BGD Epic unbeschleunigt

BGD Epic beschleunigt

Große unbeschleunigte Frontklapper öffneten sehr zügig, weich und symmetrisch. Dies sorgte für einen besonders geringen Höhenverlust.

Auch beschleunigt war die Öffnung sehr zügig und der Höhenverlust sehr gering. Das Abkippen nach hinten beim Frontklapper war deutlich.

Die Reaktionen auf Frontklapper waren beschleunigt wie unbeschleunigt sehr gut. Der Schirm öffnete bei jeder Einklapptiefe schnell und weich von der Mitte beginnend und flog sofort wieder.

SWING Arcus RS M	Höhen-verlust in m	Abkippen in °	Vornicken in °	Drehung G-Force in Grad	Vsink in m/s	Note
unbeschleunigt	35	50	45	0-100	7	3
beschleunigt	35	60	45	0-100	8	3

Swing ArcusRS unbeschleunigt	Swing ArcusRS beschleunigt	Swing ArcusRS unbeschleunigt RAST
Großer unbeschleunigter Frontklapper über das RAST System hinaus. Die Reaktionen sind unterschiedlich, der Höhenverlust stets gering.	Große beschleunigte Frontklapper öffnen extrem schnell und hart. Auch hier kommt es zu unterschiedlichen Reaktionen, wie z.B. Drehungen. Die schnellen, harten Öffnungen sind unangenehm für den Piloten, sorgen aber für einen geringen Höhenverlust und geringe Sinkwerte.	Klapper bis zum RAST System sind sehr klein und dementsprechend unspektakulär.

Der Einleitewiderstand an den A-Leinen ist hoch.
Unbeschleunigt und beschleunigt lassen sich flächentiefe Einklapper realisieren. Hier öffnet der Schirm zügig von der Mitte beginnend und fährt sofort an. Klappt der Schirm nur bis zum RAST, sind die Frontklapper sehr unspektakulär. Klappt der Flügel über das RAST hinaus, zeigt der Schirm unterschiedliche Reaktionen, wie impulsive Öffnungen, langsame Öffnungen, asymmetrische Öffnungen oder schnelle Drehungen.

Steuerverhalten

ICARO Gravis M

Charakteristik	gedämpft	Gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	Ausgewogen bis wendig	wendig	Wendig bis dynamisch	dynamisch
Steuerweg	70 cm						
Steuerdruckzunahme	spürbar						
Strömungsabrisstoleranz	gering			mittel			hoch
Strömungsabriss	Kurze, spürbare Ankündigung						

Der Schirm besitzt 19 cm Leerweg und einen effektiven Steuerweg von 70 cm. Der Steuerdruck ist generell gering und nimmt zum Abriss hin kontinuierlich zu. Vor dem Strömungsabriss erfolgt keine erneute Druckerhöhung. Die Strömung reißt schleichend mit Verzögerung und gleichbleibendem Druck ab. Hier zeigt der Schirm vor allem durch visuelle Zeichen, wie Verbiegen der Kappe, einen beginnenden Strömungsabriss. Beim asymmetrischen Strömungsabriss verhält sich die Druck-Zu- und -Abnahme ähnlich. Der Schirm kündigt den Strömungsabriss zusätzlich mit einem Verbiegen der Kappe vom Außenflügel beginnend an.

BGD Epic ML

Charakteristik	gedämpft	Gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	Ausgewogen bis wendig	wendig	Wendig bis dynamisch	dynamisch
Steuerweg	70 cm						
Steuerdruckzunahme	sehr deutlich spürbar						
Strömungsabrisstoleranz	gering			mittel			hoch
Strömungsabriss	Lange, deutliche Ankündigung						

Der Schirm besitzt 10 cm Leerweg und einen effektiven Steuerweg von 70 cm. Der Steuerdruck ist grundsätzlich etwas höher und schon nach nur leichtem Kontakt bekommt man deutliches Feedback von der Kappe. Zum Abriss hin nimmt der Steuerdruck markant kontinuierlich zu. Der Abriss ist deutlich spürbar. Zum asymmetrischen Strömungsabriss muss der Schirm gewaltsam gewürgt werden. Meist geht er eher in eine positive Kurve als in eine negative Trudelbewegung. Die Strömungsabrisstoleranz ist hoch. Reißt er dennoch ab, zeigt er dies deutlich über den Steuerdruck sowie über ein leichtes Verbiegen der Kappe.

SWING ArcusRS M

Charakteristik	gedämpft	Gedämpft bis ausgewogen	ausgewogen	Ausgewogen bis wendig	wendig	Wendig bis dynamisch	dynamisch
Steuerweg	75 cm						
Steuerdruckzunahme	sehr deutlich spürbar						
Strömungsabrisstoleranz	gering			mittel			hoch
Strömungsabriss	Lange, deutliche Ankündigung						

Der Schirm besitzt 15 cm Leerweg und einen effektiven Steuerweg von 75 cm. Der Steuerdruck ist zu Beginn sehr weich, im ersten Drittel weich und nimmt zum Abriss hin markant kontinuierlich zu. Dabei bleibt der Steuerdruck lange hart, bis der Schirm deutlich verzögert bei 75 cm Steuerweg abreisst. Der Abriss ist deutlich spürbar und visuell durch ein Abknicken der Flügel nach hinten erkennbar. Der einseitige Strömungsabriss weist ebenfalls hohe Toleranzen auf. Selbst bei stark gewürgten Kurven hat der Schirm eher die Tendenz positiv in eine Kurve überzugehen statt negativ abzureißen. Der Abriss ist gut über den Steuerdruck sowie visuell über Verbiegen der Kappe zu erkennen.

Steilspirale

Gerät	Max. G-Last	Vsink nach 720°	Vsink maximal	Verhalten nach Freigeben der Bremsen	Nachdrehen	Höhenverlust für Ausleitung	Note
LTF B							
ICARO Gravis M	4-4,5 G	<14	<22	Moderate Beschleunigung und Erhöhung der Sinkwerte um <6 m/s	360°-540°	60-100 m	3
BGD Epic ML	3,5-4 G	<14	<18	Moderate Beschleunigung und Erhöhung der Sinkwerte um <6 m/s	90°-180°	30-60 m	2
SWING ArcusRS M	3,5-4 G	<18	<25	Schnelle Beschleunigung und Erhöhung der Sinkwerte <10 m/s	540°-720°	60-100 m	4

STARTVERHALTEN

FLUGVERHALTEN

ICARO Gravis M

Startvorbereitungen
Die Startvorbereitungen des ICARO Gravis sind einfach. Die Tragegurte übersichtlich und die Leinen sind einfach zu trennen.

Start
Der Schirm steigt nach einem Anfangsimpuls sauber und selbstständig über den Piloten. Im Zenit verlangsamt der Schirm selbstständig. Die Abhebegeschwindigkeit ist gering.

Flug und Handling
Die Kappe des ICARO Gravis ist weich und zeigt Luftbewegungen sehr genau an, ohne dabei instabil zu wirken. Der Pilot erhält deutliches Feedback über Turbulenzen oder Steigen über die Tragegurte und Steuerleinen. Gerade die Steuerleinen geben gutes Feedback durch Druck-Zu- oder -Abnahme. Der Steuerdruck ist gering und nimmt erst spät zum Abriss deutlich zu.

In der Thermik lässt er sich sehr exakt steuern und leicht zentrieren. Schräglagen lassen sich beliebig variieren. Steigen wird sehr gut angenommen. Selbst im unteren Gewichtsbereich zeigt der Schirm keine Tendenzen zum Hebeln. Im oberen Drittel des Gewichtsbereiches wird der Schirm deutlich ruhiger und steht satter in der Luft. Roll- und Nickdämpfung ist gut.

B-Stall
Problemlos, jedoch mit deutlichem Abkippen.

Ohrenanlegen
Problemlos. Auf Grund von nur 2 A-Stammleinen werden die Ohren sehr groß.

Steilspirale
Gut durchführbar, hohe Fliehkräfte, etwas längeres Nachdrehen mit selbstständiger Ausleitung. SAT Spirale möglich.

Fullstall
Der Schirm beginnt zuerst am Außenflügel abzureißen und verbiegt sich daher. Der Flyback ist einfach zu finden. Der Schirm lässt sich sauber und einfach im Flyback halten. Der Stall ist kontrolliert durchführbar.

STARTVERHALTEN

Startvorbereitungen
Die Startvorbereitungen des BGD Epic sind einfach. Die Tragegurte übersichtlich und die Leinen sind einfach zu trennen.

Start
Der Schirm steigt nach einem Anfangsimpuls sauber und selbstständig über den Piloten. Im Zenit verlangsamt der Schirm selbstständig. Die Stabilisierungsphase ist einfach durchzuführen. Die Abhebegeschwindigkeit ist gering.

FLUGVERHALTEN

Flug und Handling
Die Kappe macht einen sehr stabilen und klappresistenten Eindruck. Turbulenzen werden lediglich über die äußersten Zellen kommuniziert. Am unteren Gewichtsbereich tendiert der Schirm in der Thermik etwas zu hebeln. Am oberen Gewichtsbereich zieht der Schirm aktiv in die Thermik hinein. In der Thermik lässt sich der Schirm gut steuern. Er benötigt beim Kreisen wenig Steuerleineneingriff auf der Außenbremse. Turbulenzen und Steigen werden moderat über Steuerdruckänderungen und Tragegurte weitergegeben. Der Schirm wirkt dadurch sehr ruhig. Der Steuerdruck ist allgemein hoch und wird zum Abriss hin extrem hart. Die Strömungsabrisstoleranzen beim Epic sind herausragend. Selbst bei maximal gewürgten Kurven zeigt der Schirm kaum Tendenzen zum einseitigen Abriss. Erst mit Gewalt lässt sich ein einseitiger Strömungsabriss herbeiführen. Das Handling ist seiner Klasse entsprechend. Er eignet sich gut für Gelegenheitspiloten und Freestyle-Ambitionierte. Allgemein ist der Schirm etwas wendiger als andere Schirme in dieser Klasse. Die Rolldämpfung ist moderat, die Nickdämpfung gut.

Der Schirm macht auch im unteren Gewichtsbereich Spaß. Besseres Thermikverhalten aber definitiv ab Mitte des Gewichtsbereiches.

B-Stall
Für den B-Stall sollten die B-Gurte nicht maximal gezogen werden. Der Pilot sollte die B-Gurte mit mäßiger Geschwindigkeit herunterziehen und an der Position mit den Gurten verharren, an der der Schirm stallt. Bei tief gezogenen Stalls wird der Schirm sehr unruhig mit starken Deformationstendenzen. Das Ausleiten ist problemlos.

Steilspirale
Problemlos. Bei Durchführung nach Norm leitet der Schirm selbstständig aus. Wird das Gerät vom Testpiloten in eine stabile Spirale gezwungen, reicht eine leichte Gewichtsverlagerung auf die Außenseite und der Schirm leitet selbstständig aus. Die Fliehkräfte sind für diese Klasse eher hoch.
SAT Spirale ist möglich.

Ohrenanlegen
Unbeschleunigt verhalten sich die Ohren in jeder Größe ruhig. Sobald der Beschleuniger aktiviert wird, zeigen die Ohren einen starken Öffnungswillen und werden unruhig, beginnen zu schlagen. Hier empfiehlt es sich nur maximal 50% zu beschleunigen.

Fullstall
Der Einleitedruck ist hoch. Nach dem Abkippen hat der Schirm einen hohen Drang zum Fliegen. Daher sollten dort die Hände nochmals etwas tiefer genommen werden. Der Flyback ist einfach zu finden. Der Schirm lässt sich sauber und einfach im Flyback halten. Der Stall ist kontrolliert durchführbar.
Gute Helikoptereigenschaften.

Anzeige

Nehmt an der Umfrage teil und gewinnt einen von 25 Amazon-Gutscheinen à 20 Euro!

Es handelt sich um eine wissenschaftliche Studie zu
Startentscheidungen von Gleitschirmpiloten.
Die Studie wird vom DHV unterstützt.

Die Umfrage dauert 5 – 6 Minuten,
es werden keine persönlichen Fragen gestellt.
Hier der Link:
www.q-set.de/q-set.php?sCode=VKKNFZRFZJSQ
Kontakt: konstanze.meindl.unic@freenet.de

Danke für die Teilnahme!

STARTVERHALTEN

Startvorbereitungen
Die Startvorbereitungen des SWING Arcus RS sind einfach. Die Tragegurte übersichtlich und die Leinen sind einfach zu trennen. Auffallend ist der große, harte Steuerleinengriff. Mittels einer Schlaufe kann er zu einem ergonomischen Griff umgebaut werden. Der halbe Schlag lässt sich damit gut durchführen. Die Härteeinstellung des Steges sollte unbedingt beachtet und auf die jeweiligen Pilotenvorlieben eingestellt werden. Dazu kann der Steg im Griff ausgetauscht und somit in der Härte verändert werden.

Start
Die gefühlt schwere Kappe beginnt mit einem mäßigen Anfangsimpuls gemächlich zu steigen und möchte leicht, aber kontinuierlich über die A-Leinen zum Zenit geführt werden. Durch das RAST-System füllt sich wie vom Hersteller beschrieben zuerst der vordere Teil der Kappe. Das Feedback an den Piloten ist dabei im Vergleich zu konventionellen Kappen ungewohnt und braucht etwas Umstellungszeit:
In der Steigphase der Kappe erhält der Pilot hauptsächlich Feedback über die A-Leinen. Der Zug über die Hüfte, der von den Tragegurten weitergegeben wird, ist geringer als erwartet. In der Stabilisierungsphase muss man sich ebenfalls an den kaum vorhandenen Steuerdruck an der noch nicht ganz gefüllten Kappe gewöhnen. Hier sollte man nur wenig Steuerleinenzug verwenden, um ein Abkippen des Schirmes nach hinten zu verhindern und das komplette Befüllen zu ermöglichen. Hat man sich an diese Besonderheiten gewöhnt, zeigt der Schirm eine ruhige Steigphase und meist eine selbstständige Stabilisierung ohne zu überschießen. Je nach Startbedingungen kam es auch zu einem raschen, vollständigen Füllen der gesamten Kappe, was im Zenit ein Abstoppen über die Steuerleinen nötig machte. Selbiges gilt für das Rückwärtsaufziehen. Hier sollten die Steuerleinen erst gegen Ende der Steigphase gefühlvoll eingesetzt werden, um ein Abkippen der Kappe zu verhindern. Eindrücklich waren die Vorteile dieses Startverhaltens beim Windenschlepp zu beobachten.
Ist die Kappe komplett gefüllt, ist die Abhebegeschwindigkeit und die Startstrecke sehr gering. Wird mit tiefen Steuerleinen gestartet, wird der hintere Kappenteil am Befüllen gehindert. Die Startstrecke verlängert sich dadurch.

FLUGVERHALTEN

Groundhandling
Durch das verzögerte Befüllen und Entleeren des hinteren Teils der Kappe sind auch für das Groundhandling ein paar Umstellungen nötig. Es hat sich bewährt, die Kappe im nicht ganz gefüllten Zustand deutlich über den Körper zu steuern, statt über die Steuerleinen. Das Ablegen bei viel Wind verhält sich ebenfalls etwas anders. Der hintere Teil der Kappe bleibt länger gefüllt und wie eine Wand stehen. Mit ein paar flugtechnischen Umstellungen (weniger Steuerleine - mehr Körper) kann man das Potential des RAST gut ausnutzen.

Flug und Handling
Die Kappe des SWING Arcus RS macht einen harten und sehr stabilen Eindruck. Dennoch bleibt der Steuerdruck angenehm. Die Kappe arbeitet kaum in sich. Turbulenzen oder Thermik werden stark gefiltert hauptsächlich über die Tragegurte kommuniziert. Steuerdruckänderungen über die Bremsen sind kaum vorhanden. Hier empfiehlt es sich, auf Referenz zum Zugweg und weniger auf Steuerdruck zu steuern. Zur Kurvensteuerung sollte das Körpergewicht deutlich mit eingesetzt werden. Bei passivem Körperverhalten setzt der Schirm den Steuerleinenzug verzögert um. Dies betrifft vor allem die Kurveneinleitung. Ist der Schirm einmal in der Kurvenbewegung, ist die Schräglagen- und Kurvensteuerung gut durchführbar. Beim Thermikfliegen hat der Schirm gute Flachdreheigenschaften und benötigt wenig bis gar keine Außenbremse. Lösen & Nachziehen der Innenbremse hilft die Schräglage auch in turbulenteren Bedingungen beizubehalten. Grundsätzlich zeigt der Schirm im oberen Drittel beladen ein angenehmeres Flughalten und ein exakteres Handling über die Steuerleinen. Im unteren Drittel wirkt das Handling gerade in turbulenten Bedingungen eher passiv und verzögert. Hier zeigt der Schirm auch eine Tendenz öfters mal seitlich zu schieben.
Besonders positiv: Der Schirm weist eine hohe Strömungsabrisstoleranz auf.

B-Stall
Problemlos.

Ohrenanlegen
Problemlos.

Steilspirale
Gut durchführbar und hohe Fliehkräfte. Der Grat zwischen stabiler Steilspirale und selbständiger, verzögerter Ausleitung ist sehr gering. Wird die Spirale nicht streng nach Norm oder mit einem etwas steiferen Gurtzeug geflogen, dreht der Schirm stabil weiter. Mit einem kippligen Gurtzeug sowie genauer EN Flugweise leitet der Schirm nach dem Freigeben der Steuerleinen selbstständig innerhalb von 720° aus. Bei aktiver Ausleitung durch den Piloten leitet der Schirm sofort aus. SAT Spirale ist möglich. Bei Testdurchführung nach EN bei 90 kg Startgewicht erhöht der Schirm nach Freigeben der Steuerleinen die Sinkgeschwindigkeit um mehr als 10 m/s und erreicht einen maximalen Sinkwert von 23 m/s. Diesen Wert behält er für 540° bei. Erst dann beginnt er innerhalb weiterer 180° selbstständig auszuleiten. Bei 105 kg Startgewicht ist die Spirale nach EN stabil und muss aktiv vom Piloten ausgeleitet werden.

Fullstall
Der Schirm beginnt zuerst am Außenflügel abzureißen und verbiegt sich daher etwas. Der Flyback ist einfach zu finden. Der Schirm lässt sich sauber und einfach im Flyback halten. Der Stall ist kontrolliert durchführbar.

Das Sackflugfenster des Schirmes ist sehr klein. Der Schirm weist eine hohe Strömungsabrisstoleranz auf und beginnt erst spät zu stallen.
Der Übergang in den Fullstall ist zügig.

Drachen und Gleitschirme in der Mitternachtssonne

Norwegen bietet mehr als spektakuläre Natur. Fliegen hat hier einen besonderen Charakter.

Text: Constantin von Luttitz | Bilder: Drachenflugschule Tegernsee

← Hier findet ihr aktuelle Angebote der DHV-anerkannten Flugschulen.

→ Eine glückliche Fliegertruppe bei der Ankunft in Vaga/Norwegen

Wir sitzen gerade gemütlich beim Abendessen, als uns Fluglehrer Christian zum Wetterbriefing ruft. „Wind sieht gut aus, wir werden auf jeden Fall fliegen können, Abfahrt halb elf." Erst mal nichts Ungewöhnliches an diesen Aussagen, allerdings sollte ich an dieser Stelle erwähnen, dass mit halb elf 22:30 Uhr gemeint war. Das Ziel: Mitternachtsflug! Uns ist allen klar, dass wir hier die Chance auf etwas Unglaubliches haben, mitten in der Nacht fliegen, nur möglich weil die Sonne fast nicht untergeht zu dieser Jahreszeit, so weit im Norden.

Nachdem wir uns alle ausgeruht haben, fahren wir pünktlich zum Startplatz. Der Wind bläst mit fast 30 km/h und kommt leider zu westlich. Macht nix, unser Norwegischer Freund Eric kennt noch einen geheimen Startplatz, der gut im Wind steht. Die Drachenflieger tragen ihre Geräte und bauen im Lee auf, während die Gleitschirmflieger skeptisch den Wind beobachten. Und dann tun wir das, was Piloten am besten können, wir warten. Gegen 1:00 Uhr wird der Wind schwächer. Christian bereitet uns darauf vor, dass es bald startbar ist. Die Stimmung ist ungewöhnlich, am Fuße des Berges leuchten die Straßenlampen, hier am Berg ist es wie kurz vorm Sonnenaufgang. Es ist sehr ruhig und einsam. Genuss pur. Oft sind wir Piloten so sehr mit Thermik, Planung, Angst vorm Absaufen beschäftigt, dass wir gar nicht mehr zum Genießen kommen. Genießen der Landschaft, Luft, Natur und die Freude, wie ein Vogel zu fliegen. Heute ist das anders, bei diesem Flug steht all das im Vordergrund.

Startfreigabe! Sven startet als erster in dem unwegsamen Gelände. Gar nicht so einfach, aber Christian findet den perfekten Spot. Nachdem Sven unten sicher gelandet ist, starte auch ich. Es ist atemberaubend. Ich bin vollkommen alleine in der Luft, sehr wahrscheinlich der einzige Drachenflieger, der in diesem Moment in Europa und Afrika in der Luft ist. Die kleine Stadt unter mir schläft friedlich. Die meisten Tiere und Vögel auch. Die Ruhe ist überwältigend. Nach 15 Minuten lande ich gegen 2:30 Uhr. Das ist mal ne Uhrzeit, erst recht für ein Landebier. Gegen 3:00 Uhr fliegen dann auch die Gleitschirme und um 5:00 Uhr fallen wir alle erschöpft ins Bett. Todmüde, aber überglücklich.

→ Ein Flug in der Mitternachtssonne ist was ganz besonderes

FLUGSCHULBEGLEITET FLIEGEN

Dieser Beitrag gehört zur Serie über Fortbildung und flugschulbegleitetes Fliegen. Die Serie ist Teil einer Initiative, um Trainingsdefizite zu beseitigen. Fortlaufendes Training ist ebenso wichtig für sichere Flüge wie ein fehlerverzeihendes Fluggerät.

Nach einem Tag Pause geht es wieder zusammen auf den Berg. Da wir eine östliche Komponente haben, müssen wir an einen anderen Startplatz ausweichen. Oben angekommen, machen sich die Drachenflieger fast in die Hose. Der Naturstart ist flacher als so mancher Fliegerwitz. Die Gleitis sehen das ganz entspannt und packen aus. Christian analysiert die Situation und klärt uns auf, dass es mit etwas mehr Wind unbedenklich für uns ist, wir aber eine super Starttechnik mit vielen Laufschritten brauchen. Als die Sonne besser durchkommt, wird auch der Wind stärker, wir bauen auf. Die ersten 3 Gleitis sind schon in der Luft, als ich mich zum Start begebe. Vor mir leicht abfallendes Gelände, dass nach ca. 500 m wieder ansteigt, spätestens dann muss man den ca. 1 Kilometer langen Flug Richtung Süden einleiten (ebenfalls nur leichtes Gefälle), um schließlich die Kante und das eigentliche Fluggelände zu erreichen. Würde ich hier alleine stehen, hätte ich nicht mal im Traum daran gedacht zu starten, aber wenn Christian sagt, dass es geht, wird das hoffentlich so sein. Ich laufe los und laufe, laufe, laufe und oh Schreck, bin plötzlich tatsächlich in der Luft. Zuerst fliege ich der Kontur nach Osten und drehe dann in ca. 80 m Höhe Richtung Süden. Ach du Sch... denke ich mir, als ich die Entfernung zur Kante sehe, jedoch gleite ich sanft dahin. Konstant gefühlt knapp über Grund. Es ist ein Wahnsinns-Spektakel und ich gebe einen kleinen Freudenschrei von mir. Unglaublich, was sich die Natur da für uns ausgedacht hat. Über einem Wasserfall erreiche ich schließlich die Kante an der die Gleitschirme schon fleißig am Soaren sind und reihe mich mit ein. Das gemeinsame Fliegen klappt hervorragend. Man merkt, dass sich hier Gleitschirm- und Drachenflieger näher gekommen sind und vielleicht auch etwas mehr Verständnis füreinander haben. Es sollte öfter gemeinsam geflogen werden, dann würden vielleicht auch weniger, teils sehr dumme Kommentare untereinander ausgetauscht. Gleitschirme sind nur Luftbojen und Drachen ein Relikt aus der Vergangenheit. Das gemeinsame Fliegen ist natürlich aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Wenderadien nicht so einfach, aber wenn man versucht, etwas Verständnis für Vor- und Nachteile des jeweils anderen Gerätes zu zeigen, und dementsprechend Rücksicht nimmt, steht dem Miteinander nichts mehr im Weg.

Norwegen ist ein faszinierend schönes Land, in dem man die Schönheit der Natur unendlich genießen kann. Die Fluggebiete sind ohne Betreuung schwer einzuschätzen. Ich wäre bei der Hälfte nicht gestartet und ≫

Holzhäuschen dienen als gemütliche Unterkunft

Gigantisches Panorama

war jedesmal froh, dass ich dank unseres Fluglehrers Christian, www.drachenfliegen-tegernsee.de,doch in die Luft gekommen bin. An einem nicht fliegbaren Tag sind wir in einem Nationalpark wandern gegangen. Wir waren knapp 8 Stunden in einer wunderschönen Umgebung und haben einen knapp 800 m hohen Berg bestiegen. An einem reißenden Gebirgsbach ging es durch hügeliges Gelände über Stock und Stein. Wir hatten sogar das Glück, einem seltenen und nicht ganz ungefährlichen Moschusochsen zu begegnen. Während der kompletten Wanderung sind wir nicht einer Menschenseele begegnet, das nenne ich mal unberührte Natur.

Die Reise war super organisiert und es war ein echter Gewinn, dass Drachen und Gleitschirme gemeinsam geflogen sind. Insgesamt waren wir in 3 Fluggebieten Juvashytta Nationalpark, Juttenheimen - die höchste Erhebung Norwegens, Heidal und Vaga. Alle Fluggebiete waren einfach mit dem Auto erreichbar. Aufgrund der Besonderheiten von Wetter, Gelände und Startplätze sollte man am besten mit einer organisierten Flugreisegruppe hinfahren. Als Flugalternative im Umkreis von Vaga steht Wandern, Kajakfahren und Raften auf dem Programm. Norwegen, ich komme wieder!

Infos zu Norwegen

Basislager: Camping Smedsmo in Vaga

Vaga Startplätze:

Vole (1.078 m), Süd/Südwest, N 61°53'32.4 E 09°08'37.8
Salknappen (1.466 m), Südost, N 61°54'01.1 E 09°08'16.1
Blahö (1.615 m), Rampe Südost, N 61°53'49.8 E 09°17'06.4
Vaga Landeplatz, N 61°52'27.70 E 09°09'15.90

Ca. 1 Fahrstunde entfernt von Vaga:
Juvashytta (grundsätzlich, wenn in Vaga zuviel West-Wind)
Startplatz: Große Naturrampe (1.547m),
Nordwest, N 61°42'01.01 E 08°23'04.0
Landeplatz: Raudbergstulen (Hochebene) N 61°43'04.9 E 08°23'52.9

Ca. 45 Min. von Vaga:

Heidal (Espesetra)

Startplatz: Rampe nach West-Südwest, N 61°42'24.3 E 09°28'20.1
Landeplatz: N 61°42'23.4 E 09°25'55.2

Drachen- und Gleitschirmpiloten gemeinsam auf Reisen

Anzeige

welcome to the **ATOS** family

Silent Glider
Einsitzige Trikegondel mit Einziehfahrwerk
Motorisierung elektrisch oder mit Verbrennungsmotor
Flächen: ATOS VRS 190, VR 190, VQ 190, VRS 280

ATOS-Flächen: **ATOS VR, ATOS VQ race** - Leistung pur
ATOS VRS, VRS light - Das leichte Duo
ATOS plus - Der Gleiter
ATOS VQ - Der Intermediate
ATOS VX - Die Tandemfläche

A·I·R

A-I-R GmbH
Sesselbahnstraße 8
87642 Halblech-Buching
www.A-I-R.de

fon: +49 (0)8368 9148848
fax: +49 (0)8368 9148849
email: info@A-I-R.de

Sizilien ist mehr als eine Reise wert

Wohin im November, Dezember, ... wenn Fliegerdeutschland in Nebel, Nässe und Kälte versinkt?

Text und Fotos: ***Klaus Schwarzer***

Diese Frage stelle ich mir seit Jahren, manchmal ist eine Fernreise in südliche Gefilde die Antwort, jetzt habe ich nur eine Woche Zeit. Meine Wahl fällt auf Sizilien: schnell erreichbar, italienisch, warm, kulturell interessant... fliegerisch liegt Sizilien für mich noch in einem Dornröschenschlaf. Das soll sich ändern!

Zusammen mit meiner nicht mehr fliegenden Frau stehe ich im strömenden Regen in Palermo. Toll! Bis auf die Haut nass. Der stärkste Regen in diesem Jahr hat gleich den ersten Tag auf Sizilien zur Kulturwanderung werden lassen. Phantastische Bauten mit bunten, riesigen Mosaiken, zum Teil weit über 1.000 Jahre alt, durfte ich bewundern, in die sizilianische Geschichte hinabsteigen, mittelalterliche Seekriege bestaunen und vieles andere... Das fängt ja gut an.

Doch zum Glück endet der Wolkenbruch am Abend und am nächsten Vormittag fahren wir mit Adriano, einem langjährigen Fluglehrer aus Sizilien, ins Landesinnere mit unseren Schirmen im Gepäck. Es schließen sich uns einige Piloten und Schüler aus Palermo an. Der Klimawandel hat die Wahl des Fluggebiets in den letzten Jahren enorm erschwert, so Adriano. Auch heute entsteht unter den Einheimischen eine lange Diskussion, wo der beste Platz sei. So fahren wir über kurvenreiche Straßen ca. 100 km weit. Allein das Fahren auf den leeren Straßen macht Spaß, hier kann man noch richtig schnell fahren. Vorbei an Corleone und Prizzi steuern wir ein Fluggebiet mit diversen Startrichtungen an. Zunächst fahren wir auf einen Kiesweg zu einem langen Grat mit nordöstlichem Startplatz. Doch hier sind wir nach kurzer Prüfung im Lee, obwohl Wind aus NO angesagt ist. Auf der Südseite lösen sich erste Blasen ab, also wechseln wir auf dem langgezogenen Bergrücken unseren Startplatz, fahren ca. 2 km weiter auf eine südwestlich ausgerichtete Flanke. Jetzt am großzügigen Cozze Stagnataro passt der Wind und wir legen unsere Schirme aus. Schnell sind wir bei besten Startbedingungen in der Luft. Doch leider trägt sie nicht so gut, wie es sich meine Mitflieger erhoffen. Adriano, unser einheimischer Begleiter und Fluglehrer, wählt die Variante zur dunkelsten Wolke (die Basis ist nicht weit über uns), ich versuche am Hang eine gute Stelle zum Soaren zu finden. An einer steileren Hangpartie finde ich Soaringbedingungen, die den Flug um einige Minuten verlängern. So landen wir nach kurzer Zeit auf einem vom Regen des Vortages durchweichten Feld oder cleverer auf der asphaltierten, leeren Straße. Unser recht einfaches Fluggelände liegt zwischen dem Lago Pian del Leone und dem Lago Fanaco.

Adriano hat dies entfernte Gelände für heute gewählt, weil es etliche Varianten bietet. Nach kurzer Warterei holen uns die beiden Fahrzeuge ab und wir haben jetzt noch die zweite Chance für einen Flug in der Nähe der Ortschaft Santo Stefano Quisquina. Die Auffahrt zum Startplatz Rosalia alla Quisquina führt neben einer geschlossenen Schranke vorbei, mein kleiner Rental kommt ohne Kratzer durch. Wieder stehen wir auf einem langgezogenen Rücken, der jetzt ideal mit nordöstlichem Wind harmoniert. Diesmal starte ich schnell als Erster und kann von daher den am Abend abflauenden Wind am längsten nutzen. Das Gelände ist nicht besonders hoch, doch die ca. 3 km lange Kante lädt zum Soaren ein. Am steilen Hang entdecke ich die Eremo Santa Rosaria, ein Kloster. Vorher haben mir die einheimischen Piloten die Streckenmöglichkeiten dieses Gebietes ausführlich erklärt. Jetzt sind die Bedingungen leider sehr schwach, doch für Dezember ist eine Flugzeit von einer Stunde schon super.

Zurück in unserem Appartement bei Palermo stellen wir fest, dass der 8. Dezember nationaler Fastentag ist. Alle Restaurants in unserer Umgebung haben ob des hohen katholischen Feiertages „der unbefleckten Empfängnis“ geschlossen. Wir überleben auch dies mit den besten selbst zubereiteten Spaghetti aglio e olio.

Thermik über Ausgrabungsstätten

Die Piana degli Albanesi, ein großes Fluggebiet in der Nähe von Palermo, hat seinen Namen von albanischen Flüchtlingen, die sich hier vor langer Zeit angesiedelt hatten. Die Besprechung über Wind und Fluggelände findet wie üblich in einer kleinen Bar mit bestem Süßkram statt. Auf der Piana degli Albanesi kann

man unter etlichen schülerfreundlichen Fluggebieten wählen. Wir fahren auf einen ca. 5 km langen Bergzug mit Nord- und Südstartplätzen. Doch vor die Auffahrt hat der Forst eine Schranke gesetzt. Diesmal hat Adriano einen Schlüssel. Nordwind erwartet uns am Gipfel, eigentlich ist die Südseite besser. Doch bis sich alle sizilianischen Fliegerkollegen getroffen haben, nimmt die Thermik zu und wir können uns auf der Südseite des Bergrückens startfertig machen. Im Sommer, erklärt mir Adriano, wären Flüge während des Tages hier nicht möglich. 40 Grad und extrem starke Winde lassen die Sizilianer nur am späten Nachmittag und Abend in die Luft. Doch jetzt im Dezember ist es perfekt. Bei leicht thermischen Ablösungen starte ich vom Startplatz Kumeta rückwärts und verliere auch gleich an Höhe, die Luft fühlt sich faulig an, ich bin in einen Leebereich am Hang eingeflogen. Der nördliche Höhenwind hat die Thermik unterbrochen. Also eine schnelle Wende und gleich an den nächsten, thermisch interessanten Bereich, einer Kante im Hangverlauf.

Hier strömt die Luft aufwärts und nach der Startüberhöhung fühlt sich die Luft auch wieder richtig thermisch an. Knapp unterhalb der Basis beende ich meine Kurbelei und schaue auf den Startplatz herab. Auch dort ist eine Pause bei den Startenden eingetreten, der Rückenwind ließ weitere Starts nicht zu. Doch jetzt machen sich die restlichen Piloten fertig und starten erneut in den Südwind. Die Aussicht über dieses neue Gelände ist phantastisch. Der Blick reicht vom Meer bei Palermo über die West- bis zur Südküste mit allen davor gelagerten Bergzügen. Und vom Monte Kumeta bis zur antiken Ausgrabung Antica Città di Jato, einer über 2.000 Jahre alten Siedlung, die wieder ausgegraben wird. »

Kultur und Natur lassen sich auf Sizilien in wunderbarer Weise verbinden. Man begegnet auf Schritt und Flug antiken Stätten und erlebt auf den Ätna ein überwältigendes Naturschauspiel. In der Mitte der Startplatz Bolognetta.

Fluggebiete auf Sizilien

Bolognetta
90030 Bolognetta
Startplatz: N 37°56'55.43" E 13°27'04.15"
770 m, NO, per Auto, zu Fuß
GS und HG, 1- und 2-sitzig
Landeplatz: N 37°57'20.10" E 13°27'26.24"
421 m, am Ortsrand von Bolognetta

Piana degli Albanesi Südwest,
90040 San Cipirello
Startplatz: N 37°58'10.41" E 13°15'02.15"
1.088 m, SW, per Auto, zu Fuß
1- und 2-sitzig, GS und HG
Landeplatz: SW
90040 San Cipirello
N 37°57'28.41" E 13°13'04.67"
486 m, auf schmalem Feldweg bei Scheune landen

Piana degli Albanesi, NO
90040 San Cipirello
Startplatz: N 37°58'08.41" E 13°15'25.76"
1.153 m, NO, wenige hundert Meter den Weg
vom SW Startplatz aufwärts.
1- und 2-sitzig, GS und HG
Landeplatz NO
90040 San Cipirello
Startplatz: N 37°58'33.27" E 13°15'32.05"
851 m, bei Abzweig zur Auffahrt
In der Gemeinde Santo Stefano Quisquina
gibt es verschiedene Fluggelände

Cozze Stagnataro, Startplatz W
90030 Santo Stefano Quisquina
37°39'45.8"N 13°30'37.4"E, 1.250 m,
nur mit Allrad erreichbar, 1- und 2 sitzig, GS und HG
Landeplatz: W
37°39'53.8"N 13°29'11.6"E 860 m, neben SS 118
92020 Santo Stefano Quisquina,
auch Sierra della Moneta, SO - S
N 37°36'33.53" E 13°30'41.74"
1.159 m
per Auto, zu Fuß, 1- und 2 sitzig, GS
Landeplatz: SO - S
92020 Santo Stefano Quisquina
N 37°35'41.65" E 13°30'55.97"
589 m

Startplatz Eremo di Santa Rosalia, N - NO
Startplatz: N 37°37'18.1" E 13°30'51.7", 1.100 m. schöner
Startplatz, zu Fuß und Auto, 1- und 2 sitzig, GS und HG
Landeplatz: N - NO
37°37'30.4"N 13°31'44.5"E, 820 m.
Auf Wiese neben schmalen asphaltiertem Weg

Kontakt: Adriano Patti,
Fluglehrer und Gebietskenner
Tel: 0039 091.7790312, Mobil: 0039 360.763440
E-Mail: asvl@asvl.it

Landung am Strand Für beide Fluggeräte gibt es gute Möglichkeiten am Strand zu landen, wenn man die üblichen Vorsichtsmaßnahmen beachtet

So fliegen wir die gesamte Kante entlang und haben tolle Ausblicke auf die phantastische Landschaft. Ein letztes Mal geht es an die Basis und dann – es wird langsam kühl – zum Landen. Ein großer Acker mit einem Weg wurde vorher zum Landeplatz erklärt. Diesen schönen Flugtag beenden wir in einem kleinen sizilianischen Spezialitätenrestaurant auf dem Rückweg.

Soaring vor Windmühlen

Auch der nächste Tag verspricht fliegerisch wieder vielversprechend zu werden. Morgens sehen wir von unserem Appartement oberhalb von Palermo das Meer und einige Wolken. So steht bald Adriano vor unserer Tür und fordert uns auf, mit nach Bolognetta, dem nächsten Fluggebiet, zu kommen. Nach dem üblichen Cafe und dolce/cornetto (Süßkram) fahren wir ausnahmsweise mal am großen Landeplatz vorbei und von der Rückseite auf einen der üblichen Bergzüge. Diesmal stehen bereits 20 große Windräder am Grat, die exakt den Wind anzeigen. Es passt perfekt. Es ist Samstag und so warten wir auf weitere Piloten, die dann so langsam auch eintrudeln. Der Wind könnte noch etwas stärker werden, hoffen wir. Der erste Pilot startet bei schwachem Wind, ohne an der Kante zu soaren, was ich erwartet habe und fliegt direkt über die Ortschaft Bolognetta. Hier scheint die Sonne, er kann sich in der schwachen Thermik über dem Ort halten und später wieder toplanden. Das präzise Einschätzen der Situation kann nur einem Einheimischen gelingen, der Pilot wohnt direkt in Bolognetta. Ich selber warte noch etwas, um bei stärkerem Wind zu starten. Adriano zeigt mir westlich von uns das Flugrevier von gestern. Der Monte Kumeta ist ca. 10 km entfernt, aber durch ein breites Tal von uns getrennt. Am Fuß des Monte Kumeta verläuft eine fette Hochspannungsleitung, auf deren Höhe etliche Piloten schon am Gegenhang angekommen sind. Ich gewinne den Eindruck, dass die Sizilianer standardmäßig auf Strecke gehen. In der Luft haben wir jetzt alle schnell die Windräder überhöht, doch am oberen Kreisbogen der Rotorblätter ist Schluss mit dem Höhengewinn. Es wird sehr rücksichtsvoll geflogen, die Rotoren sind gewöhnungsbedürftig und nach einiger Zeit dann auch schon normal, zumal der Wind mit ca. 15km/h schwach bleibt. Also soare ich an der Kante eine Zeit lang hin und her, suche den besten Bereich. Aber über die Rotoren

Anzeigen

Reparaturservice für:
- Gleitschirme und Drachensegel
- Gurtzeuge für Gleitschirme und Drachen
- Kites, Kletter- und Sicherungsgurte
- 2-Jahrescheck für SOL Gleitschirme
- Packservice für Rettungsgeräte

DELTA FLY
by Hans Madreiter
Max-Planck-Str. 15 • 72639 Neuffen
+ 49 7025 8708037
deltafly@t-online.de
www.deltafly.de

GLEITSCHIRMSERVICE ROTH
2 Jahres Check Gleitschirm **155.- Euro**
Retter packen **36.- Euro**
Setpreis 2 Jahres Check mit Retter packen **175.- Euro**
Alle Preise inkl. Rückversand
Kemptenerstraße 49 - 87629 Füssen - Tel. 0170-9619975
www.gleitschirmservice-roth.de

kommt niemand hinaus. Die ersten Piloten verlassen die Kante Richtung Kumeta, bleiben aber am Ende unserer Kante mit zu wenig Höhe hängen. Trotzdem, für Dezember ein sensationell guter Flug.

Unser Urlaub ist aber noch nicht zu Ende. Ein Wetter- und Entfernungscheck empfiehlt für den Sonntag einen Ausflug auf den Ätna, Europas höchster und aktivster Vulkan. Der letzte große Ausbruch datiert auf den 17. November 2013; 600 m hohe Lavafontänen gaben dem Himmel ein gespenstisches Licht. Mit dem Ausstoß von 25 Mio. Tonnen Kohlendioxid ist der Ätna einer der größten Luftverschmutzer weltweit!

Schnee auf dem Ätna

Nach einer 2,5 stündigen Fahrt erreichen wir das Rifugio Sapienza auf 2.000 m. Ab hier heißt es laufen, denken wir, aber weit gefehlt: Ein Lift lädt zur Auffahrt ein und ab der Bergstation kann man mit einem Minibus weiter bis auf ca. 2.800 m. fahren. Doch die stolzen Liftpreise lassen uns den Weg zu Fuß machen. Zunächst auf einer Lavapiste und später auf Schnee geht es nach oben. Schnee, damit hatten wir wirklich nicht gerechnet, Skifahren unmöglich, dachten wir, bis ich auf einmal ein typisches Kratzen auf dem festen Firn höre. Da kommt wirklich eine Gruppe Skitourengänger herabgefahren. Und sie schwingen gar nicht mal so schlecht auf dem festen Untergrund.

Nach gut 2 ½ Stunden erreiche ich den Kraterrand auf 3.300 m. Zum Gipfel gehe ich nicht, da raucht es zu stark und Schwefeldampf riecht auch nicht so toll. Der Ausblick ist sagenhaft. Etliche Nebenkrater, die Caldera des Hauptkraters, das nahe Meer und weit unten Wattewolken von der Sonne beschienen sowie glänzender Schnee... Doch mein Gefühl auf einem aktiven Vulkan ist nicht ganz so entspannt, wie auf einem Alpengipfel, zumal ich hier keine Menschenseele weit und breit sehe. Hält der Untergrund auch, trete ich nicht in ein dampfendes Loch, rumort es unter mir? Also schnell einige Bilder gemacht und auf kurzem Weg wieder nach unten.

← Hier findet ihr aktuelle Angebote der DHV-anerkannten Flugschulen.

Fazit

Etwas fehlt noch auf meiner to do Liste: Ein Flug direkt an der Küste mit Landung am Strand. Doch leider weht küstennah der Wind am folgenden Tag so stark, das daran nicht zu denken ist. Mein Fazit nach einer Woche Sizilien: Ich muss wiederkommen, es gibt noch so viel zu entdecken und das in schnell erreichbarer Entfernung von Holzkirchen. Fliegerisch ist die größte Mittelmeerinsel im Winterhalbjahr sehr attraktiv mit guten Startplätzen und großen Landeplätzen, angenehmen Windverhältnissen, guten Möglichkeiten, auf kleinere Strecken zu gehen und einem sensationellen Alternativprogramm für Schlechtwettertage. Sizilien ist mehr als eine Reise wert!

Anzeige

Kurvst du noch, oder peilst du schon?

Mit bewusst geflogener Peilung und Landeeinteilung auf den Punkt.

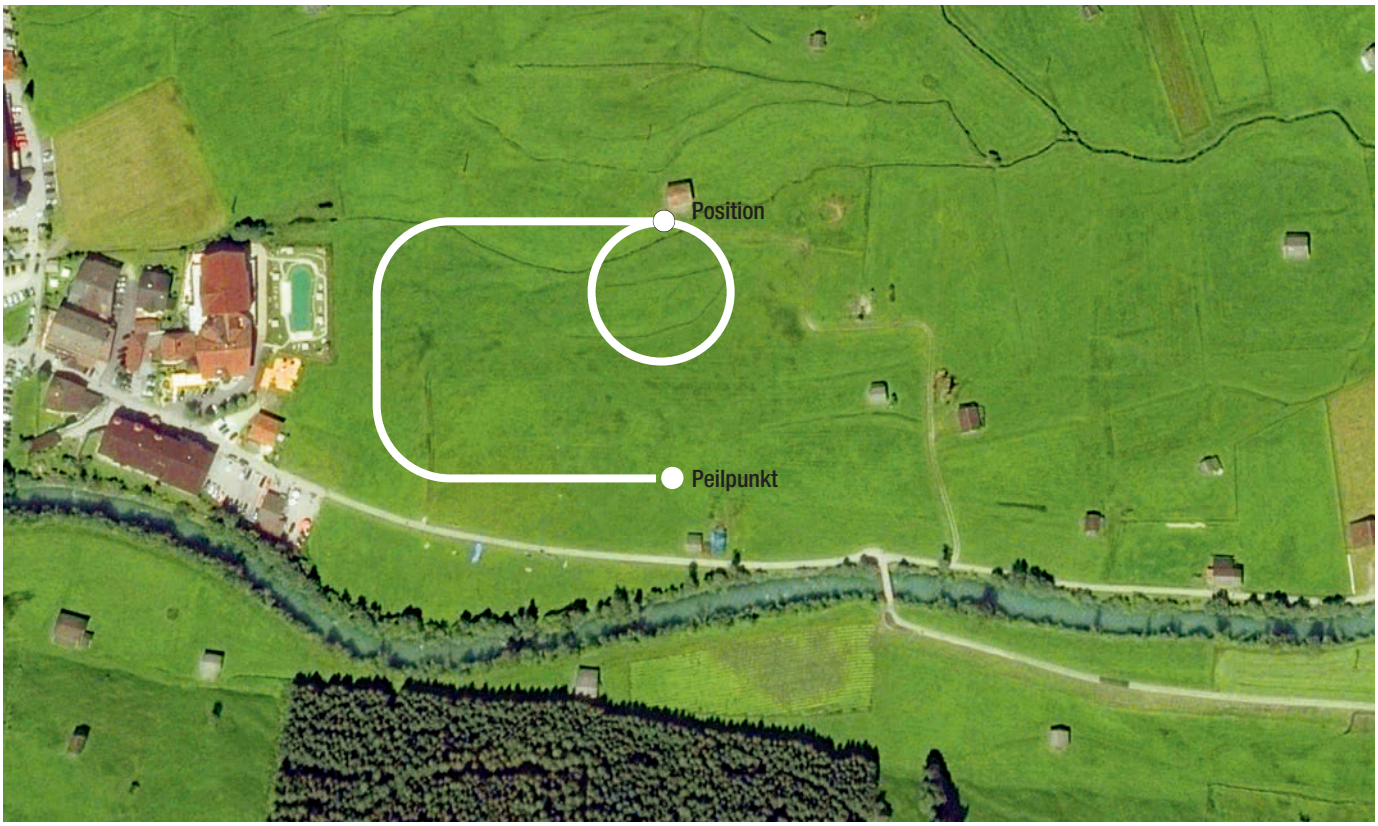
Text und Fotos: Simon Winkler

Die hohe Wendigkeit, die langsame Fluggeschwindigkeit und die großen Sicherheitsreserven unseres Gleitschirmes verleiten bei der Landeeinteilung und Landung schnell zu Schlampereien. *„Irgendwie würg' ich mich da schon rein"*, ist oft das Motto. Doch für andere Piloten nicht nachvollziehbare Flugwege und instabile Endanflüge führen immer wieder zu schweren Unfällen. Besonders in stark frequentierten Geländen ist die Kollisionsgefahr stark gewachsen. Gerade für schnellere Luftraumteilnehmer wie Drachenflieger und Segelflieger ist ein landender Gleitschirm oft der pure Albtraum.

Neue Leistungsdimensionen beim Gleitschirm sind dabei nicht unschuldig. Jeder kleinste Heber wird in Steigen umgesetzt und die Gleitleistung hat sich in bewegter Luft stark verbessert. Nicht selten sieht man ganze Herden von Gleitschirmpiloten überall landen – nur nicht in der Nähe des Peilpunktes auf den Füßen stehend.

Mit der folgenden Grundtechnik lässt sich Standardlandevolte und genaues Peilen besser trainieren, um dann im Bedarfsfall mit vielen Änderungsoptionen nachvollziehbar und sicher in Punktnähe zu landen. »

© ANETTE LAJUMIN



Das Training beginnt am Boden

Wähle zum Trainieren der optimalen Peilung in der Landevolte einen einfachen, großen Landeplatz ohne deutliche Geländemerkmale und ruhige Bedingungen.

Beginne für das Training bereits vor dem Flug am Boden mit der Landeplanung. Teile dir die Landevolte nach den Standarddimensionen ein:

- Ein Peilpunkt muss vorhanden sein, sollte in der Mitte des Landeplatzes liegen und einen hindernisfreien Anflug ermöglichen.
- Die Position liegt etwa 120 m quer ab vom Peilpunkt. Der Durchmesser eines Positionskreises beträgt etwa 60 m, er halbiert somit die Strecke zwischen Position und Peilpunkt.
- Wähle für den jeweiligen Anflugschenkel eine ungefähre Wegstrecke inklusive Kurve von 100 - 150 m. Versuche dir bereits am Boden die Dimensionen von 100 - 150 m einzuprägen (ohne dabei Geländemerkmale abzuspeichern).

Weiter geht's in der Luft

Nutze die Flugdauer und präge dir in der Luft deinen Gleitwinkel mit der Fixpunktmethode ein. Hier ist nicht die Zahl am Papier gemeint oder die Leistungsdaten deines Schirmes. Es geht darum dein genaues Gleitvermögen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu erfliegen und dir diese Winkel einzuprägen.

Fliege als erstes mit deinem Gleitschirm in der Geschwindigkeit des besten Gleitens (meist Trimm, also Hände ganz oben) in ruhiger Luft und wenig Wind geradeaus. Nun scanne deinen Flugweg. Über das Zielen im Kimme und Korn Prinzip wirst du einen Punkt am Gelände finden, auf den du gerade zu fliegst. Dieser wandert nicht nach oben oder nach unten aus deinem Blickfeld heraus. Er wird nur größer. Dies wäre dein Berührpunkt mit dem Boden, wenn sich an deiner Geschwindigkeit und an deinem Flugweg nichts ändern würde. Beim Segelfliegen spricht man hier vom sogenannten Konvergenzpunkt (= Fixpunkt). Außerdem ist es in diesem Fall genau dein Gleitpfad. Der Winkel zwischen Horizont und Konvergenzpunkt am Boden ist dein Gleitwinkel. Präge ihn dir gut ein! »

Bestes Gleiten, Hände oben

Nun führe dies erneut durch mit:

Bremsen auf Kontakt

geringstem Sinken

Bremsen auf Karabinerhöhe

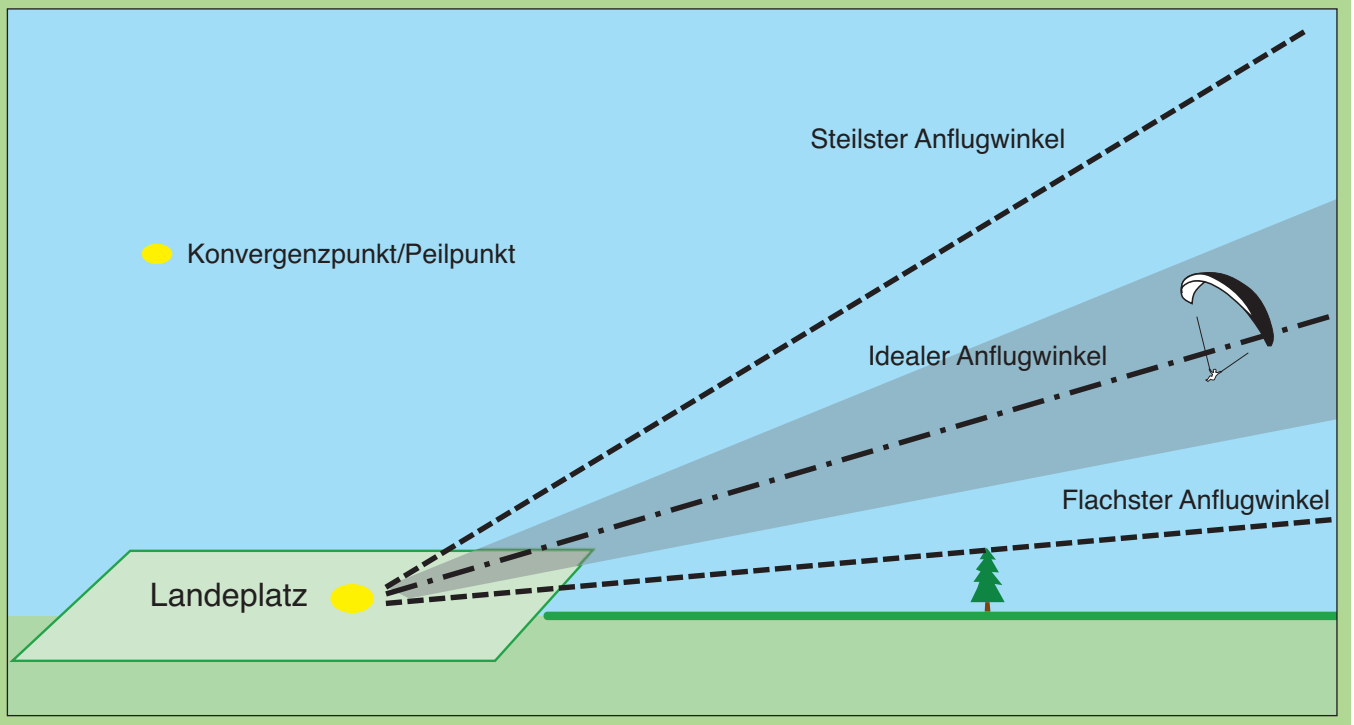
Für Profis, Bremsen auf Karabinerhöhe und halber Beschleuniger

Dabei wird der Winkel immer größer und dein Gleitpfad immer steiler werden. Die Spanne zwischen flachstem und steilstem Winkel ist dein Landetrichter.

TIPP

Werden die Steuerleinen zum Verschlechtern des Gleitwinkels tiefer gezogen und somit die Geschwindigkeit verringert, kann dabei immer leicht der Beschleuniger mit getreten werden. Das Prinzip entspricht den Landeklappen eines Flugzeuges: Setzt ein Linienflugzeug Klappen, wird der Anstellwinkel erhöht. Der Pilot muss nun entweder mehr Schub geben oder die Trimmung etwas runter fahren. Der Effekt ist ein gewölbteres, auftriebsstärkeres Profil mit schlechten Gleiteigenschaften und geringer Minimalfahrt. Dasselbe passiert mit dem Gleitschirm: Setzen wir zuerst Klappen durch Ziehen der Steuerleinen, erhöhen wir den Anstellwinkel und verlangsamen den Gleitschirm. Wir kommen in die Nähe der Minimalfahrt mit einem gefährlich hohen Anstellwinkel. Um nun eine höhere Toleranz vor dem Strömungsabriss zu gewinnen, hilft es prozentual den gleichen Weg am Beschleuniger zu verwenden (beim Ohrenanlegen hat sich dies schon etabliert. Der hohe Anstellwinkel durch deformierte Außenflügel wird mit dem Beschleuniger wieder auf ein gesundes Maß gebracht). Es entsteht ein gewölbteres Profil mit schlechten Gleiteigenschaften, hoher Stabilität und geringer Minimalfahrt.

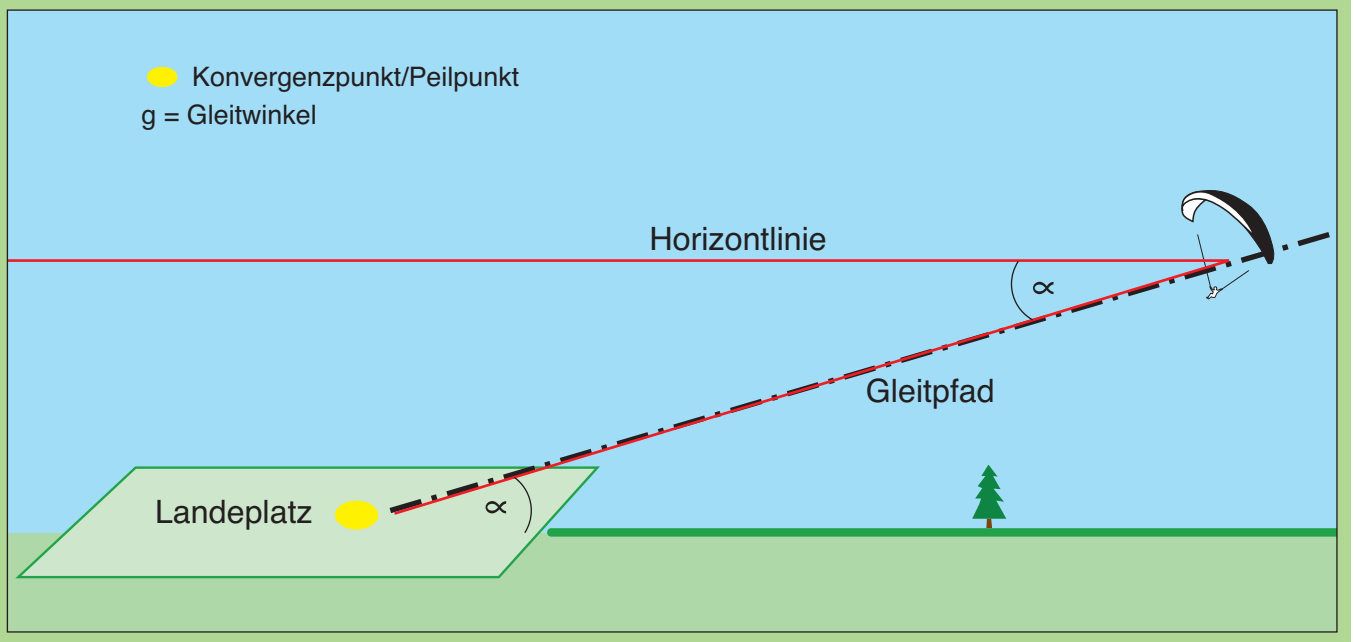
Aber Achtung: NICHT ÜBERTREIBEN! Es reicht ein Ausschlag wie in Bild 5 gezeigt. Zuerst unter fachkundiger Anleitung erfliegen.



Schematische Zeichnung, Anflugwinkel nicht maßstäblich

Der ideale Anflugwinkel (Landetrichter):

Auch mit unserem Gleitschirm können wir, wie oben dargestellt, erheblichen Einfluss auf unser Gleiten nehmen. Bei perfekter Schirmbeherrschung ist eine Spanne von bestem Gleiten (i.d.R. Hände ganz oben - ca. GZ 9) bis hin zu voller Beschleuniger + 90% Bremse mit etwa GZ 4 möglich. Jedoch produzieren diese beiden Geschwindigkeiten eine Endstellung und kaum Spielraum für Fehler. Daher sollte eine Geschwindigkeit für einen idealen Anflugwinkel bestimmt werden. Beim Gleitschirm wäre dies die Geschwindigkeit von Steuerleinen leicht auf Kontakt bis etwas tiefer als geringstes Sinken (untere Beschleunigerrolle ggf. mit leichtem Beschleunigereinsatz).



Schematische Zeichnung, Anflugwinkel nicht maßstäblich

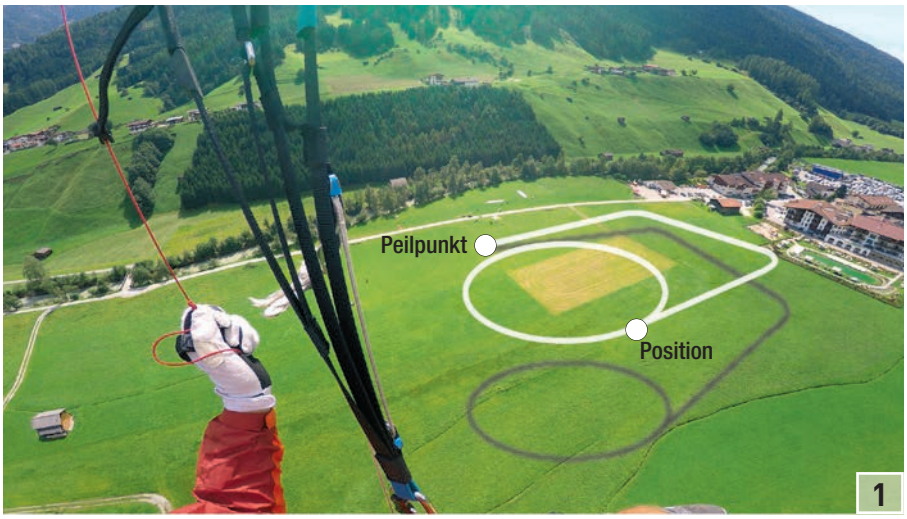
Der Z-Winkel

Für den Piloten ist der Winkel zwischen Horizont und Konvergenzpunkt der Gleitwinkel. Durch die Bewegung ist dieser anfangs nicht ganz einfach einzuprägen. Am Boden geht das leichter. Auf Grund des sogenannten Z-Winkels ist für den Betrachter am Boden der Winkel zwischen Boden und Piloten ebenfalls der Gleitwinkel des Piloten in der Luft. Steht man also genau am Peilpunkt und ein anfliegender Pilot wird beim Anfliegen immer größer (Fixpunktmethode), wird dieser auch am Punkt landen. Verschiebt er sich gegenüber dem Horizont nach oben, wird er dich am Peilpunkt überfliegen. Verschiebt er sich nach unten, wird er vor dir landen. Dies ist auch die Methode der Fluglehrer, wenn sie Flugschüler direkt auf den Punkt einweisen.

Die Landevolte

Anflug

Fliege LUV-seitig den Landeplatz in Richtung deiner vorher gewählten Position an. Dabei beurteilst du die Landesituation und die meteorologischen Verhältnisse:



- Andere Piloten in der Luft?
  - Schätze ihren Flugweg ein und vermeide dadurch Kollisionen
- Hindernisse am LP?
  - Ist der Anflug auf meinen Peilpunkt frei, oder muss ich einen neuen wählen
- Windrichtung und Windstärke?
  - Wenig Wind
    - Alles bleibt beim Standardprozedere
  - Stärkerer Wind als erwartet?
    - Bereits in der Position gegen den Wind vorhalten, um diese ortsfest zu gestalten
    - Gegenanflugteil ggf. verkürzen
    - Höher in den Queranflug und vorhalten
    - Höher in den Endanflug
- Thermische Aktivität?
  - Ist mit Sinken oder Steigen zu rechnen?
    - Wo es rauf geht, geht es auch wieder runter!
    - Beide Bereiche durch Erhöhen der Geschwindigkeit schnell durchfliegen
    - Gleitveränderungen mittels Landetrichter

2 | Die Position

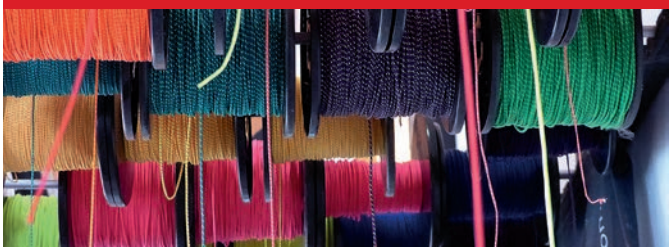
Grundsätzlich sind Positionskreise nicht notwendig. Fliege für diese Übung bewusst etwas höher in die Position, um ein paar Positionskreise zu machen. Diese sollten auch bei Windversatz ortsfest querab vom Peilpunkt verlaufen. Sobald du auf der Innenkreisbahn einen Peilwinkel von 45° oder leicht flacher zum Peilpunkt hast, solltest du den Kreis zu Ende fliegen und in den Gegenanflug übergehen. Deine Höhe beträgt nun etwa 50 m über Grund.

3 | Der Gegenanflug

Im Gegenanflug beobachtest du abwechselnd den Peilpunkt und deinen Flugweg durch aktives Drehen deines Kopfes. Fliege in der Geschwindigkeit des geringsten Sinkens und verschaffe dir dadurch Zeit. Du fliegst nun mit Rückenwind. Die Gefahr ist groß, das Abdrehen in den Queranflug zu verschlafen. Beginne daher die Kurve in den Queranflug früh genug. Auch während dieser Kurve kommt es zu einem Windversatz. Beginne frühzeitig mit der Kurveneinleitung über Gewichtsverlagerung und Freigeben der Außenbremse. Bei schwachem Wind fliege pauschal die etwa 80 m Wegstrecke, bis du in den Queranflug abbiegst (80 m + Kurve = 120 m Gegenanflug).

Anzeigen

CHECK-WINTERAKTION
bis 28.02.2018
Gleitschirmcheck: 149,- Check + Retterpacken: 179,-



FLUGSCHULE CHIEMSEE
Das kriegst Du nicht überall.

Flugschule Chiemsee GmbH & Co KG
Am Hofbichl 3c, 83229 Aschau
info@flugschule-chiemsee.de
www.flugschule-chiemsee.de
Tel: 08052-9494

SKYTRAXX

www.skytraxx.eu

4 | Die Basis – der Queranflug

Der Queranflug ist die Basis und zusammen mit dem Endanflug der wichtigste Teil des Landeanfluges. Beurteile sofort nach der Kurve von Gegen- in den Queranflug deine Lage und die Peilung zum Peilpunkt. Die Flugstrecke entspricht noch deinem 2-fachen Gleitvermögen. Im optimalen Fall hast du am Ende des Queranfluges auf Höhe des Peilpunktes deinen einfachen Gleitwinkel mit der Steuerleinenstellung des idealen Anflugwinkels.
Solltest du am Beginn des Queranfluges zu hoch sein, oder ein Steigen erwarten, öffnest du deinen Queranflug nach hinten. Ein Öffnen von nur 30° führt zu einem 50 m längeren Endanflug. Weite also den Queranflug so lange (Bild 4) nach rechts aus, bis du deinen einfachen Gleitwinkel erreicht hast. Ein Verlängern oder Verdoppeln des Queranfluges ist ein Unfallschwerpunkt und muss vermieden werden.
Erwartest du ein Sinken oder wirst du zu niedrig, ermöglicht dir ein Schließen des Queranfluges um 30° einen etwa 25 m kürzeren Endanflug.
Zusätzlich kannst du noch über die Wahl deiner Geschwindigkeit dein Gleiten beeinflussen. Vor allem ein Verschlechtern des Gleitens ist wirkungsvoll möglich.
Somit gilt auch hier wieder: Lieber etwas höher in die Landeeinteilung, um dir mehrere Möglichkeiten offen zu halten.

5 | Läuft alles nach Plan, fliegst du mit ständigem Blick zum Peilpunkt, bis du die optimale Höhe für den einfachen Gleitwinkel zum Peilpunkt erreicht hast.

6 | Die letzte Kurve in den Endanflug solltest du bewusst flach und pendelfrei fliegen. Leite die Kurve mit viel Gewichtsverlagerung und durch Lösen der Außenbremse ein. Falls nötig, ziehe die Innenbremse leicht dazu. Für die Ausleitung gehst du sanft wieder auf die Außenbremse und richtest deinen Körper verzögert neutral aus. Somit verhinderst du Rollbewegungen.

7 | Der Endanflug

Jetzt heißt es cool bleiben und geradeaus fliegen. Denn im Endanflug hast du zwar ein Vorflugrecht – aber auch eine Kurshaltepflicht. Kurven im Endanflug sind VERBOTEN!

8 | Richte dich spätestens jetzt komplett in deinem Gurtzeug auf und mache dich laufbereit. Dein Blick bleibt auf dem Peilpunkt, um das Gleiten und deine Flugrichtung zu kontrollieren. Gleitwinkelkorrekturen kannst du noch einmal über deine Fluggeschwindigkeit korrigieren.
Aber Achtung: Korrekturen über Steuerleinen vermitteln dir im ersten Moment eine falsche Information. Willst du deinen Gleitwinkel durch Ziehen der Steuerleinen verschlechtern, wird durch die Auftriebserzeugung deine Peilung zunächst flacher. Halte daher die Steuerleinen ein paar Sekunden an dieser Position, bis der Schirm tatsächlich in eine steilere Flugbahn übergeht. Umgedreht gilt es auch für das Lösen der Steuerleinen. Mache daher die Geschwindigkeitskorrekturen mit sanftem Ziehen und Lösen der Steuerleinen.
Auch im Endanflug hast du mehr Möglichkeiten auf dein Gleiten Einfluss zu nehmen, wenn du etwas höher bist. Verschlechterung des Gleitens durch Ziehen der Steuerleinen oder gar die Beschleuniger + Bremse Methode ist sehr wirkungsvoll.

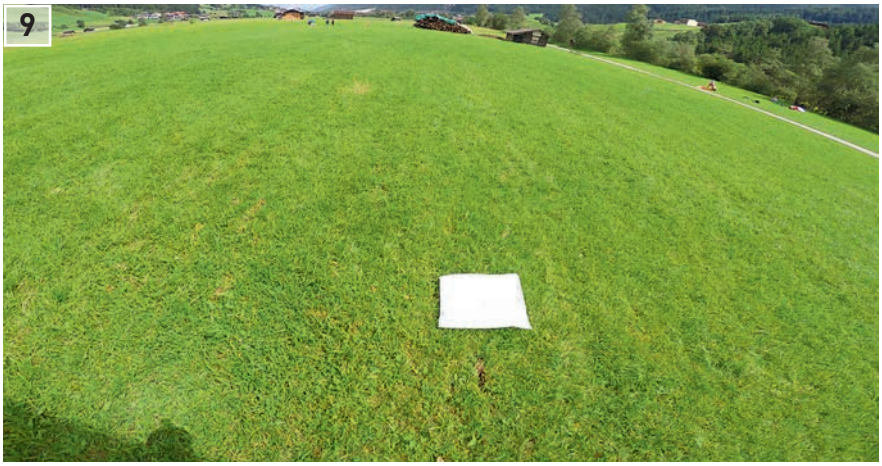
9 | Die Landung:

Behalte die Peilung bis zum Ende aufrecht, löse aber in den letzten 2 - 3 Höhenmetern deinen Blick vom Peilpunkt und schaue gegen Ende des Landeplatzes. Nur so kannst du deine Höhe über Grund durch periphäres Sehen genau einschätzen, um den optimalen Abfangzeitpunkt zu erwischen.
10 | Am Punkt angekommen, gehe noch ein paar Schritte weiter, um die Kappe kontrolliert hinter dir abzulegen und zu sichern.

Mehr über die Landetechnik findest du im Artikel: Cool Landings, DHV Info 203, S. 30 ff.

7

8


9

10

Zusammenfassung

Der Ablauf der perfekten Landeeinteilung bei Null bis wenig Wind:

1. Peilung in großer Höhe bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten erfassen
2. Position LUV-seitig und hoch anfliegen
3. ≤ 45° Winkel auf der Innenbahn des Positionkreises als Entscheidung für Übergang an der Position in Gegenanflug
4. Gegenanflug pauschal ca. 80 m weit fliegen und ständig zum Peilpunkt schauen
5. Queranflug als Basis:
   a. Am Beginn des Queranfluges sollte man den doppelten Gleitweg zur Verfügung haben
   b. Zu hoch: bis zu 30° öffnen
   c. Zu tief: bis zu 30° schließen
   d. Landetrichter verwenden
6. Endanflug gerade ohne Kurven mit Blick zum Peilpunkt
   Zu hoch: Gleitkorrekturen mit Landetrichter
7. Für die Landung den Blick in 2 - 3 m Höhe vom Peilpunkt lösen und Richtung Horizont blicken
8. Ausgeflogene Landung durchführen

Für eine saubere Punktlandung ist das Peilen unerlässlich. Die Fähigkeit erlernst du nur durch praktische Übung. Daher ist es ideal bei ruhigen Bedingungen, z.B. im Winter, mit dem Training zu beginnen. Denn jede Thermik und unterschiedliche Windgeschwindigkeiten verändern deinen Peilwinkel. Weißt du aber, wie du stets deinen aktuellen Gleitwinkel erkennen und darauf Einfluss nehmen kannst, wirst du auch mit unterschiedlichen Fluggeräten in unterschiedlichen Bedingungen immer in der Nähe des Peilpunktes stehen.
Die DHV Skyperformance Flugschulen helfen dir in speziellen Start- und Landetrainings, deine Techniken zu verfeinern.

Dieser Artikel dient als Ergänzung zum Artikel
Perfekte Landeeinteilung für Gleitschirm und Drachen, DHV Info 169, S. 60 ff

Anzeige

Single Skin Konzept

EINFACH, aber irgendwie anders… fast wie früher…

Text: ***Reiner Brunn*** | *Fotos:* ***Reiner Brunn, Björn Klaassen***

↑ Größenvergleich und die verschiedenen Tragegurtsysteme: OZONE XXlite 16, Skyman Sir Edmund 20, AirDesign UFO 18, Niviuk Skin 2P 18, Niviuk Skin 2 18, Niviuk BI Skin 2 P

Reiner Brunn, *Testpilot der DHV-Musterprüfstelle, war schon in den Anfangsjahren ein begeisterter Anhänger des Hike + Fly und hat die Entwicklung über die Jahre erlebt. Schon 2012 war er mit dem ersten Singleskin auf den Bergen unterwegs. Hier beschreibt er seine persönlichen Eindrücke mit den aktuellen Modellen.*

Fünf Jahre nach dem Paukenschlag des XXLite von Ozone – hat sich das vergleichsweise noch sehr junge Single Skin Konzept etabliert, oder ist es bei einer Konzeptstudie des minimal Machbaren geblieben?

In einer DHV-Info Redaktionssitzung kam die Frage auf, ob jemand aus der Musterprüfstelle eine Einschätzung des Single Skin Konzeptes vornehmen könne und ob bereits Erfahrungen aus dem DHV Prüfstellenbetrieb zu diesem Thema vorliegen. Hintergrund waren Mitgliederanfragen für wen und welchen Einsatzbereich Single Skins geeignet sind und ob diese Schirme eine Alternative zu den konventionellen Leichtschirmen (Hike + Fly) darstellen.

Daraufhin haben wir bei Air Design, Niviuk und Wings of Change nachgefragt, ob Geräte zur Verfügung gestellt werden können, ein Ozone XXLite war bereits vorhanden. Weitere Hersteller wurden nicht kontaktiert, da wir diese Auswahl aktuell als repräsentativ für dieses Konzept ansehen.

Verzichtet haben wir auf direkte Vergleiche der unterschiedlichen Geräte und deren Konzepte, und auf Aussagen zur Musterprüfung sowie der Sicherheitseinschätzung bei provozierten Flugzuständen, da dies nicht im Fokus stand. Ferner sind technische Angaben, soweit hier aufgeführt, Herstellerangaben.

Hält die filigrane Struktur und der aufs Minimum getrimmte Materialmix tatsächlich?

Die Erfahrungen aus dem DHV Prüfstellenbetrieb mit Single Surface Schirmen beschränkt sich ausschließlich auf den Schock- und Belastungstest nach LTF und EN 926-1.

Es sind keine Abweichungen zu den konventionellen Doppelsegel Gleitschirmen aufgetreten, die geforderten Lasten wurden erreicht. Durch geschickte Verarbeitung und sorgfältige Materialauswahl gibt es keinerlei Einschränkungen bei der Festigkeit der Geräte im Neuzustand. Auch waren bereits doppelsitzige Einfachsegler erfolgreich mit sehr hohen Lasten auf dem DHV Messwagen.

Fliegen sie wirklich zeitgemäß?

In diversen Gleitschirmforen und Social Media Plattformen ist viel darüber geschrieben worden, mal mit etwas mehr Tiefgang, mal mit weniger. Aus meiner Sicht hervorzuheben, der gute und aussagekräftige Artikel von Lucian Haas, Besonderheiten der Single Skins, erschienen im DHV Info 202, S. 46 ff.

Nach diversen Flügen fast aller im Moment am Markt erhältlichen Single Skins ist die kurze Beschreibung eines immer wiederkehrenden Flugeindrucks symptomatisch für das Einfachsegler Konzept.

Letztendlich lässt sich meine Beurteilung tatsächlich mit den ersten Eindrücken und Flugerlebnissen mit Single Skins vergleichen, die ich seit 2013 schon mit dem XXLite gewonnen habe.

Die Vorteile liegen sprichwörtlich auf der Hand, geringstes Gewicht und Packmaß. Auch die Starteigenschaften sind faszinierend und lassen ungeahnte Startplätze zu. Sie wären für potentielle Gleitschirm-Schnupperer perfekt geeignet. Der Erfolg ist sicher, jeder kann sie starten - ein perfekter Einstieg in unseren Sport. Selbst bei stärkerem Wind ergibt sich aus meiner Sicht kein Nachteil beim Start gegenüber herkömmlichen Schirmen, sie bedürfen jedoch für den ein oder anderen Piloten einer kurzen Eingewöhnung am Übungshang - das sollte jedoch bei jedem neuen Gerät erfolgen.

Flugeindrücke und Besonderheiten

Um einen realistischen Eindruck von Leistung und Flugeigenschaften zu erhalten und in Vergleich zu den aktuellen Leicht-Schirmen zu setzen, habe ich meine Hausberge beflogen, mehrmals und in sehr unterschiedlichen Bedingungen.

Die ersten Flüge fanden bei auflebender Ostwindlage statt. Sie waren wie erwartet erst einmal ok, dann erstaunlich und in der Gesamtbeurteilung eindeutig für die Bestimmung der Pilotenzielgruppe und die Besonderheit dieses Konzepts. Das hohe Sinken, das Herumwabern und Pumpen gegen den Wind, ähnlich einem Weinkorken im Wellengang des Mittelmeers, erinnert an das Fluggefühl Mitte der 90er Jahre, gerade auch in Bezug auf die Reichweite. Ein schon seit langem nicht mehr erfahrenes Gefühl, das Erinnerungen an die Anfangszeit des Gleitschirmfliegens weckt…

Die Flugaufgabe

Der Startplatz mäßig steil, anschließendes Überfliegen eines kurzen flachen Kessels mit Baumstümpfen vom Windbruch, um dann über die Abrisskante ins offene steile Gelände zu gelangen. Aus meiner Sicht eine typische Hike+Fly Situation, oft im Hochgebirge anzutreffen. Trotz auflebendem Ostwind mit einem modernen A- oder B-Klasse Schirm problemlos machbar, ohne sich über die Flugroute Gedanken machen zu müssen.

…mit dem Single Skin

Start wie beschrieben – wow. Abheben dauert, durchsacken, wackeln und pumpen gegen den Wind, sinken. Ok, jetzt schnell alle Notlandemöglichkeiten eruieren und auf eine unangenehme Landung zwischen Baumstümpfen einstellen…, dann plötzlich eine zerrissene, enge, jedoch starke Thermik. Der Single Skin lässt sich mit genial direktem, leichtgängigem Handling sehr eng eindrehen. Die zum sicheren Überfliegen der Baumstumpf-Reißn benötigte Höhe erreiche ich locker und kann sogar noch den Startplatz überhöhen… cool.

Aufgabe gelöst, jedoch mit Glück und einem etwas unangenehmen Nachgeschmack über das „…was wäre gewesen, wenn nicht die Thermik…“

Resümee

Diese Eindrücke haben sich während der gesamten Testphase über alle Modelle hinweg bestätigt, wobei die neuen, moderneren Single Skin/Surface mit Beschleuniger und/oder Trimmer weit mehr Flugleistung und damit Gelassenheit bieten. Aus meiner Sicht ist jedoch bei allen Singles der Knackpunkt, die Leistung gegen den Wind. Dies sollte sehr konservativ in die Flugplanung integriert werden und führt bei mir dazu, bei unbekannten ≫

← Hoher Spaßfaktor durch präzises Handling-Niviuk Skin 2P 18

Hochtouren und/oder zweifelhaften Flugbedingungen auf ein Untersegel mit sattem Beschleunigungsvermögen und ca. 1 kg mehr Gewicht zurückzugreifen.

Die Handling- und Thermikeigenschaften empfand ich als sehr angenehm, wobei ich auch hier im Vergleich zu einigen Bergsteigerschirmen, bzw. heute sogenannten Hike+Fly Aspiranten keine Vorteile sehe…

Das Landeverhalten mit geringem Flare Potential muss bei der Landeeinteilung stets präsent sein, insbesondere bei doppelsitzigen Singles, jedoch gewöhnt man sich auch daran.

Eine Sache jedoch darf man nicht unterschätzen, wie mir ein stolzer Single Skin Besitzer der ersten Generation mit einem breiten Grinsen im Gesicht berichtet. Allein der eine Moment, in dem Startplatz- oder Gipfelpublikum ungläubig auf die vermeintliche Brotzeitbox schauen, die er raschelnd aus dem Daypack Rucksack zieht, er jedoch das „Flugzeugs“ ausbreitet und mit ein paar kurzen Schritten in der Luft ist, stellt für ihn ein Glücksmoment dar...

Technische Daten laut Hersteller

- www.ad-gliders.com/de/produkte/gleitschirme/ufo-ultralight-flying-object#item3015
- www.niviuk.com/product.asp?prod=JNNMFRN8
- www.flyozone.com/paragliders/de/products/gliders/xxlite/specifications/
- www.wingshttps://www.skyman.aero/de/gleitschirme/sir-edmund.html

Single Skin on Tour

Text und Fotos: Björn Klaassen

Für unsere Kajak+Fly Expedition in Grönland sprach alles für einen Single Skin. Klein und leicht ist bei notorischen Platzproblemen ein eindeutiges Plus. Und schon mal vorweg: Der Single Skin hat sich nicht nur wegen des Packmaßes absolut bewährt. Beim Fliegen von Bergen mit anspruchsvollen Startplätzen in unbekanntem Terrain muss alles passen. Bei starkem Wind kam der Single Skin daher ohnehin nicht zum Einsatz. Bei schwachem Wind spielt das Gerät jedoch alle seine Vorzüge aus. Das sehr einfache Startverhalten ist bemerkenswert. Hinsichtlich der Gleitleistung war ich anfangs skeptisch. Aber mit einem konservativ veranschlagtem Gleitwinkel geht es doch weiter als gedacht. Die Landung ist etwas gewöhnungsbedürftig, da es nicht wirklich einen Bodeneffekt gibt. Also rechtzeitig die Landewiese anvisieren, sauber anfliegen und eher kürzer als zu weit peilen. Alles in allem: Single Skins sind keine Eintagsfliegen. Wer mit wenig Gewicht und geringem Packmaß unterwegs sein möchte, muss zwar Abstriche in der Gleitleistung bei Gegenwind hinnehmen. Ansonsten lässt es sich auch mit einem Single Skin schön und sicher fliegen.

Kajak & Fly - mit dem Einfachsegler in Grönland

Startplatz in schwierigem Gelände mit dem Single Skin

Pilotenzielgruppe und Ausblick

Die Hersteller geben dies sehr transparent und realistisch an, dem kann ich mich nur anschließen:

AirDesign, Stephan Stiegler

Beschreibung der Pilotenzielgruppe Hike+Fly und Alpinisten, die ein Maximum an Leichtigkeit und geringstes Packvolumen suchen. Einfachstes Flugverhalten, agiles Handling, unglaubliche Starteigenschaften machen den UFO für viele zum Spaßschirm.

Beschreibung des Anwendungsbereichs Hike + Fly, Spaßflügel, Groundhandling.

Ausblick für das Single Skin Konzept

Noch gibt es Leistungsunterschiede zu konventionellen Schirmen in verschiedenen Bedingungen. Es wird aber gut sein, dass sich beide Konzepte (Single Surface Schirme und konventionelle Schirme) mehr und mehr annähern und somit sich auch die Eignung erweitert. Derzeit ist der UFO doch noch ein Schirm für Alpinisten mit geringstem Gewicht, zugegeben mit großem Spaßfaktor...

Nun, ich kann nur von unserem UFO sprechen. Ich denke, der ist sicherer als jeder andere konventionelle Schirm. Also wäre eine Schulungsvariante der nächste logische Schritt. Aber, dann sollte auch das Schulungssystem oder die Ausbildungsrichtlinie angepasst werden. Dabei stellen sich auch einige Fragen: Was wenn der Pilot nach der Schulung einen Standard Schirm kauft? Kann man zugleich mit beiden Arten von Schirmen schulen? Lernen die Leute überhaupt noch richtig fliegen? Wäre Paragleiten dann zu einfach und die Gefahr ginge einher, dass noch mehr schlecht ausgebildete Piloten zu fliegen anfangen?

Einer unserer französischen Händler macht eine spezielle Schulung nur auf UFO Schirmen speziell für Alpinisten. Er hat dafür auch ein eigenes Konzept geschaffen und die Ausbildung angepasst. Ich denke, das ist der richtige Weg.

Einen Single Surface Schirm zu verwenden, nur um Leute in die Luft zu bekommen, wäre der falsche Weg. Ich bin der Meinung, dass Paragleiten sicher ist, wenn auch der Pilot sicher fliegen kann und das Paragleiten auch richtig erlernt - und nicht, wenn er nur den sichersten Schirm über sich hat.

Niviuk, Deutschland und Österreich, Petra Vorderegger

Skin2 (Normales Modell): Hike+Fly, Fun und Gelegenheitspiloten, die einfaches Startverhalten, kleines Packmaß, geringes Gewicht und robuste Bauweise bevorzugen.

Skin2 P (Leichtes Modell): Bergsteiger, Kletterer, Hike+Fly Piloten und Piloten, die nur das Notwendigste mitnehmen wollen, aber keine Kompromisse in sauberer Verarbeitung und Sicherheit eingehen wollen.

Bi Skin 2P (Tandem): Tandemgenuss in absoluter Leichtigkeit für private Piloten und Passagiere sowie für professionelle Tandempiloten, die einfachstes Start- und Landeverhalten sowie geringes Packmaß bevorzugen.

Ausblick: Niviuk ist bereits in der zweiten Generation der Singleskins und wird dieses Konzept weiter vorantreiben. Die ersten Versuche in Richtung Hybridkonzepte bei Gleitschirmen in allen Klassen, wo ein Teil ohne Untersegel auskommt, laufen bereits.

Wings of Change Markus Gründhammer

Ich denke, dass das Singleskin-Konzept für Bergsteiger, Hike+Fly Piloten, aber auch für Piloten, die keine großen Thermikflug Ambitionen haben, hauptsächlich Genussflüge von ihrem Hausberg machen und möglichst wenig schleppen möchten, geeignet ist.

Der Anwendungsbereich sollte dennoch beim Bergwandern mit anschließendem Runterfliegen bleiben. Ich bin zwar mehrere Stunden Thermik geflogen, und auch Streckenflüge sind locker drin, im Steigen sind die Dinger fast unschlagbar, dennoch sollte man dies nicht zu weit ausreizen, denn diese Schirme sind einfach nicht auf Dauer gebaut.

Ein Schwachpunkt, den wir bei dem Singleskin-Konzept im Moment immer noch haben, ist das Flaren beim Landen. Aber wir sind auch an diesem Punkt dran, die viele Erfahrung hilft uns, diesen Punkt noch deutlich zu verbessern.

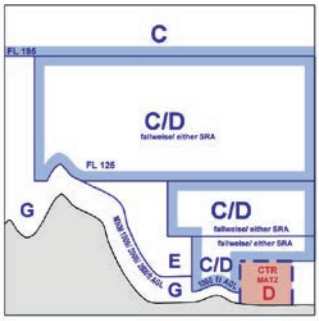
↑ AirDesign Ufo beim DHV-Festigkeitstest
↑ Detailaufnahmen: Niviuk Skin 2 und Skyman Sir Edmund (rechts)

Grenzenlos Fliegen

Lufträume in Europa

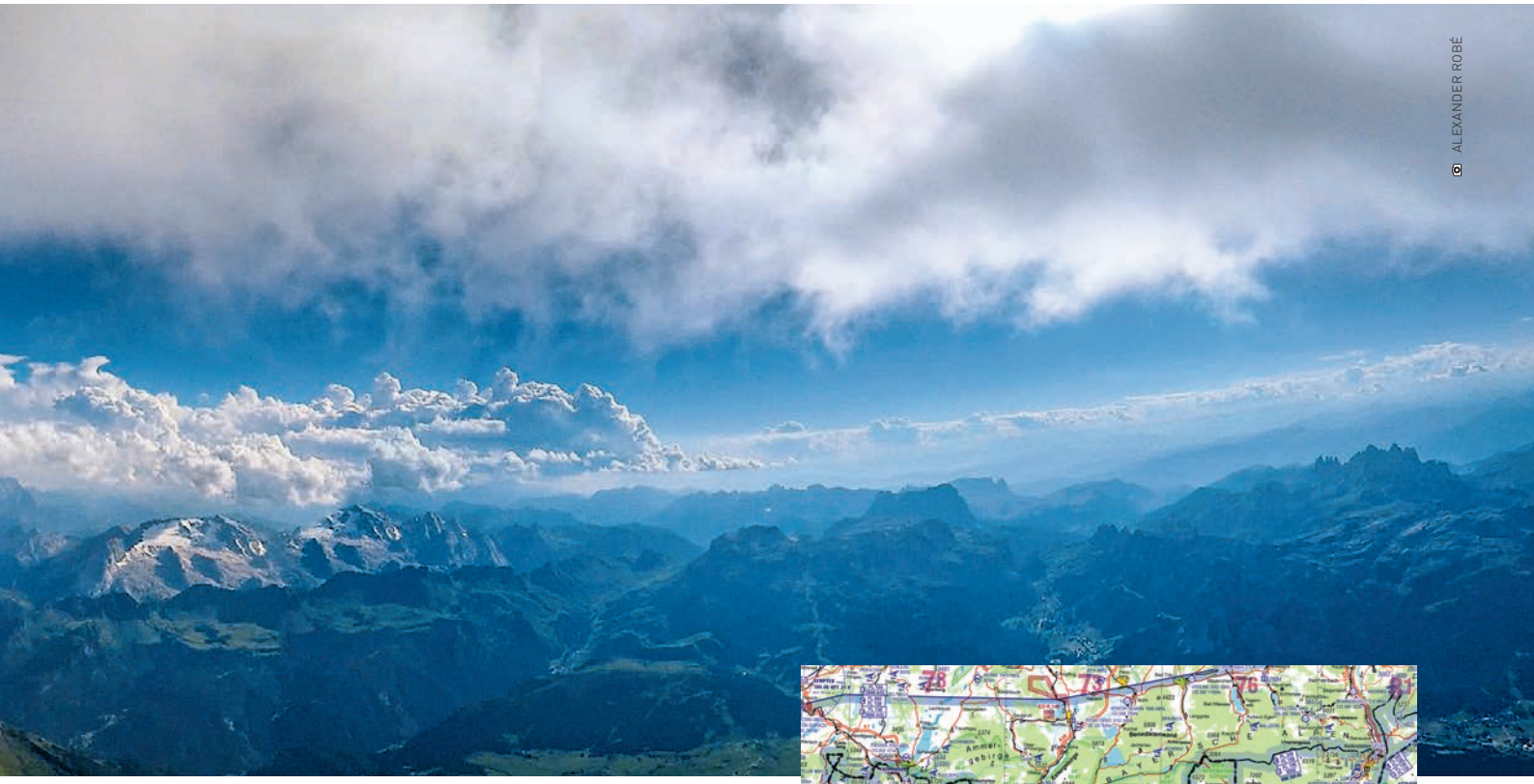
Harmonisierte Lufträume in ganz Europa? Weit gefehlt. Die Luftraum-Bausteine der Klassen A-G werden zwar durch SERA (Standardised European Rules of the Air) beschrieben. Dennoch kann jedes Land in der eigenen Gesetzgebungs-Kompetenz weitere Regeln erlassen.
In den DHV-Infos stellen wir in loser Reihenfolge die Lufträume unserer Nachbarländer vor.

*Text: **Björn Klaassen** | Fotos: **Lex Robé***



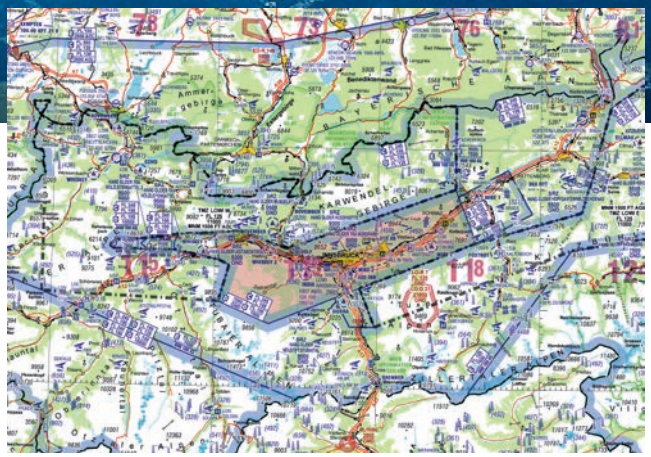
Quelle: Fa. Eisenschmidt

↑ Die Luftraumstruktur Österreich im Schnitt

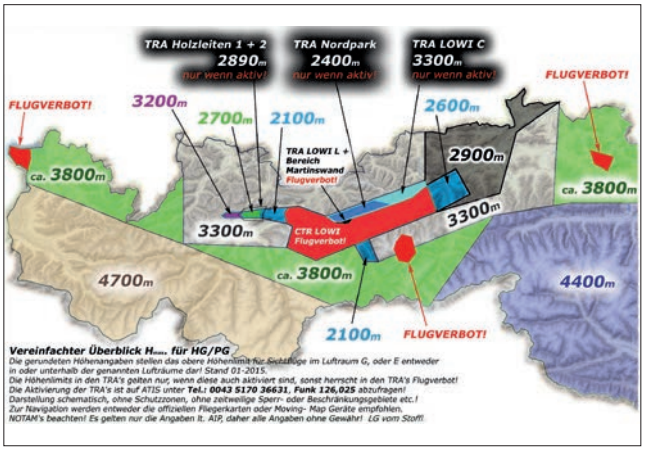


© ALEXANDER ROBÉ

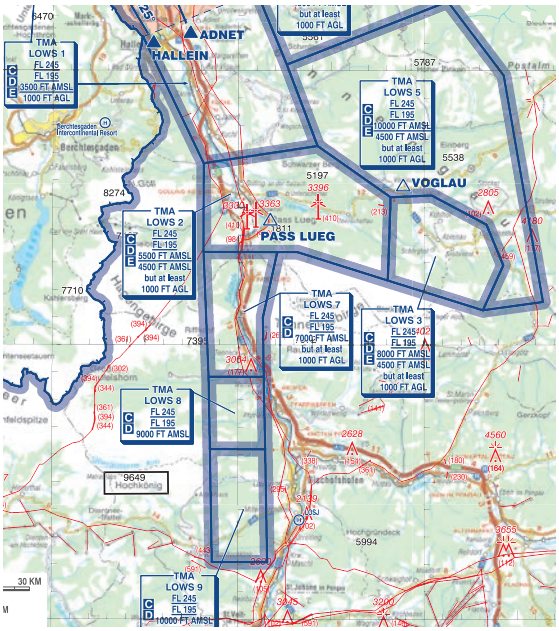
Der Luftraum in Österreich ist für uns Drachen- und Gleitschirmflieger gut nutzbar. Im Vergleich zur deutschen Luftraumstruktur gibt es jedoch ein paar Unterschiede. Der Luftraum G (unkontrollierter Luftraum) endet im Gegensatz zu Deutschland nicht bei 760 m über Grund (Regelfall), sondern reicht teilweise weit über FL 130 (also über 4.000 m). Beispiele hierfür sind Bereiche in den Ötztaler Alpen (Tirol) oder das Montafon (Vorarlberg) mit einem Luftraum G bis FL 155. Der unkontrollierte Luftraum G ist in Österreich in 3 Bereiche geteilt. Unterhalb von 3.000 ft MSL oder 1.000 ft GND gilt „Frei von Wolken“ und Flugsicht 1,5 km. Oberhalb von 3.000 ft MSL gilt 300 m vertikaler und 1,5 km horizontaler Abstand zu Wolken und eine Flugsicht von 5 km, bzw. 8 km Flugsicht oberhalb von FL 100. Der Luftraum E (kontrollierter Luftraum) darf in Österreich ebenfalls durch Drachen und Gleitschirme genutzt werden. Es sind die bekannten Wolkenabstände zu beachten (300 m vertikal, 1,5 km horizontal). Segelfluggebiete dürfen genutzt werden, wenn diese freigegeben werden. Beispielsweise gibt es für das Gebiet TRA Nordpark (Karwendelgebirge) eine spezielle Bandansage (ATIS), die über Telefon oder Flugfunk abgefragt werden muss, bevor ein Pilot einfliegt. Flugbeschränkungsgebiete (Restricted Areas) sind auf der ICAO Karte mit LO-R bezeichnet. Ein Einflug kann nur über Freigabe erfolgen. Für Gefahrengebiete (Danger Areas = LO-D) sollte der Pilot sich vorher über die Nutzung erkundigen. Bei Schießübungen sind Einflüge weder ratsam noch gebilligt. Zu beachten sind auch die militärisch genutzten TRAs des Militärflugplatzes Zeltweg in den Niederen Tauern. Bei Flügen vom Allgäu ins Lechtal muss die dortige Transponderzone (TMZ) im Blick behalten werden, die in FL 110 (ca. 3.300 m) beginnt. »



↑ Ausschnitt aus der ICAO Karte mit dem Luftraum Innsbruck (mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH – nicht für navigatorische Zwecke geeignet)



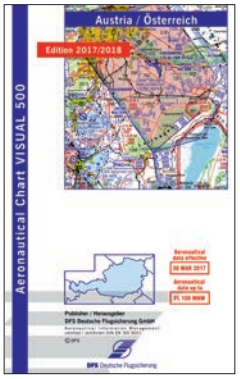
↑ Auf den Seiten der Venetflieger (www.venetflieger.at) gibt es nützliche Informationen für den Luftraum Innsbruck. Hilfreich ist der vereinfachte Überblick mit den eingezeichneten Maximalhöhen.



↑ Der neu im Sommer 2017 eingeführte Luftraum Salzburg (Südanflug) beschränkt stufig die max. Höhe zwischen Steinernem Meer und Bischofshofen.

Informationen: Für die Flugplanung ist nach wie vor eine ICAO Karte sehr zu empfehlen. Auf einer Karte hat man einfach den besten Überblick. Die Fa. Eisenschmidt (www.eisenschmidt.aero) hat speziell für Österreich eine Aeronautical Chart Visual 500 herausgegeben. Interessant sind auch die Karten der Fa. Rogersdata (rogersdata.at) im Maßstab 1:200.000 mit mehr Topografie. Bei gedruckten Karten ist deren Aktualität zu beachten: Gerade erst im Juli gab es ohne lange Vorlaufzeiten ein Flugraum-Update (AIP SUP 004/17) seitens der ausführenden Behörde Austro Control: Dabei wurde für den Flughafen Salzburg kurzerhand ein neuer Südanflugkorridor mit 3 neuen abgestuften Lufträumen eingeführt. Dadurch fiel die für Ostalpenflieger durchaus relevante TRA Rossbrand (Nähe Radstadt) wiederum weg.

Piloten, die den Luftraum um Innsbruck nutzen wollen, finden auf den Seiten der Venetflieger unter www.venetflieger.at sehr nützliche Informationen.



← Die ICAO Karte Österreich der DFS eignet sich hervorragend für die Flugplanung. Zu beziehen über die Fa. Eisenschmidt.

Geländeinfos: DHV Geländedatenbank Europa: www.dhv.de/db3/gelaende und Fluggebietskarte Alpen (DHV Shop).

Fliegen und Streckenfliegen in Österreich

Unbestritten ist Österreich das beliebteste Ziel deutscher Piloten, da es vielfältige Möglichkeiten bietet. Am nördlichen Alpenrand sind es Klassiker wie Andelsbuch und Kössen. Dann gibt es noch das Stubaital mit seinem bekannten Flieger-Mikroklima und Greifenburg ist sowieso jedem Drachen- und Gleitschirmflieger ein Begriff. Es gibt aber auch sehr viele andere Gelände, die kaum einer kennt. Steiermark und Oberösterreich bieten hervorragende Möglichkeiten abseits des fliegerischen Trubels. **Lex Robé**, einer der absoluten Toppiloten in Österreich, kommt aus Liezen in der Steiermark. Lex war bereits 2003 Teilnehmer der Red Bull X-Alps und ist einer der kreativsten XC Piloten. Freie Strecke 461 km, Dreiecke mit über 300 km sind seine Bestmarken. Wir stellten ihm ein paar Fragen zum Fliegen in Österreich.

Lex Robé, österreichischer XC-Crack

Lex, du fliegst enorm weite Strecken und kreative Dreiecke. Sind es die Kilometer und Rekorde die dich motivieren oder ist es einfach nur das Fliegen?

Da ich nur allzu selten Zeit zum Fliegen habe, ist es immer noch der enorme Spaß am Fliegen selbst, der mich immer wieder motiviert. Wenn ich schon einmal zum Fliegen komme, dann möchte ich die Möglichkeiten, die der extra frei genommene Tag bietet, auch so lang wie möglich auskosten. Aus der Maximierung der Flugzeit bei möglichst guten Flugbedingungen, gepaart mit stetig steigender Erfahrung entlang der überflogenen Gebiete, ergeben sich fast schon automatisch gute Flüge und Rekorde. Das ganze Erlebnis wird noch gesteigert, wenn man gemeinsam mit Wing(wo)men unterwegs ist – was sich als Zuckerguss oft auch im Punkteergebnis wiederspiegelt.

Der Stoderzinken war bisher eigentlich nicht der Hotspot für die XC Szene. Was reizt dich, Neues auszuprobieren und wie oft stehst du dann doch früher als gedacht am Boden?

Ich bin grundsätzlich ein klarer Bekenner zum Schönwetter-Fliegen. Nebst dem Zeitfaktor ganz einfach auch aus dem Sicherheitsaspekt heraus. Mich hat es immer etwas gestört, dass ich, um wirk-

lich lange und weit zu fliegen, ausschließlich zu den bekannten Hotspots fahren musste. „Zu Hause geht's spät und stellt früh ab – und hat obendrein sowieso meist zu viel Wind", waren damals die Aussagen der alten XC-Hasen. Mit einer kleinen Schar motivierter Locals begannen wir vor 4 Jahren, uns in unserer Region umzusehen und Pläne vom Stoderzinken/Ennstal zu schmieden. Wir träumten von einem großen FAI-Dreieck mit über 200 km. Zu jener Zeit waren bisher vorwiegend Ziel-Rück-Strecken ins Pinzgau geflogen worden. Und jetzt steht mein Rekord bei 295 FAI-Kilometern.

Heute ist es eines der schönsten und einfachsten FAI-Dreiecke, da man sich immer entlang breiter Täler hangeln kann und nie durch Passdüsen quetschen muss. Der Reiz, Neues auszuprobieren, liegt in dem Spiel mit den Möglichkeiten, die die Tagesqualität und die aktuelle Situation gerade bieten. Zudem ist das Gefühl, wenn man das erste Mal eine Route fliegt, von solchem Pioniergeist geprägt, dass es komplett egal ist, ob man hier wirklich weit kommt oder nicht. Dadurch, dass ich jetzt schon 15 Jahre fliege und immer nur gute Tage suche, habe ich meistens gute Voraussetzungen, dass ich sie auch wirklich lange ausnutzen kann. Am Boden stehe ich zum Glück nur selten und wenn, dann bin ich meistens zu früh gestartet. Manchmal ist es auch ganz einfach Kalkül, wieder ganz nach Hause zu kommen. Oft sind die Bedingungen bei den vorherigen Wendepunkten einfach zu gut und ich gehe ein erhöhtes Risiko ein, dass mir der Tag vorzeitig ausgeht.

Es gibt schließlich immer die Chance, dass man am Schluss einfach nochmal Glück hat…

Zudem hilft es massiv - speziell entlang neuer Routen oder kniffligen Bedingungen - im Team zu fliegen.

Was empfiehlst du den Piloten, die neu in das XC Fliegen einsteigen wollen? Welche Gelände und welche Täler bieten sich an?

Um Spaß am Streckenfliegen zu haben, muss man mit seinem Gerät bei normal thermischen Bedingungen absolut zuversichtlich fliegen können. Anspannung ist O.K., Angst nicht. Anfängern empfehle ich, nebst den bekannten Flieger-Mekkas mit guter Infrastruktur für Auffahrt und Rückreise, große breite Täler wie das Ennstal, wo viele komfortable Außenlande-Möglichkeiten vorhanden sind. Den typischen Tagesgang und die Talwinde beachten. Hierzu empfehle ich die Talwindkarte von viento.aero.

Ungewissheit ganz allgemein - und dabei speziell die Außenlandungen - sind die größte mentale Hürde, wenn man sich ans Abenteuer Streckenfliegen wagen möchte. Man muss sich klar vor Augen führen: heim kommt man immer irgendwie! Abschließend: lieber kleine Vorhaben planen, dann stellen sich Erfolgserlebnisse schneller ein. Für Fortgeschrittene gilt genau das Gegenteil: nie zu klein planen!

Bereitest du dich akribisch auf einen Flug vor oder passt du dich den Bedingungen in der Luft spontan an?

Ich fliege am liebsten in den Alpen meine FAI-Dreiecke. Ein grober Plan ist natürlich gelände- und windbedingt im Kopf und GPS. Sogar etliche Varianten bezüglich der Wendepunktausdehnungen. Im Flug entscheide ich dann spontan nach Bedingungen und Uhrzeit, wo ich tatsächlich hinfliege. Die neuen Kombiinstrumente, wie mein Naviter Oudie4, erlauben sehr gut, die FAI-Wendepunkte während des Fluges noch smart zu setzen. Im brasilianischen Flachland rund um Quixadá hingegen war die Windrichtung das Hauptkriterium. Hinzu kommen dann nur noch die rückholbedingten Nofly-Zones. Die richtig großen Strecken fliegt man eh nur mit einer Kombination aus Vorbereitung, tatsächlichen Bedingungen, Erfahrung, Entschlossenheit und …Glück!

Lufträume können gerade bei weiten Flügen Grenzen setzen. Wie bereitest du dich vor und was nutzt du für Werkzeuge?

Zur ersten Vorbereitung nutze ich den XC-Planner. Zur konkreteren Vorab-Visualisierung nutze ich das Airspace-Overlay in Google Earth. Die aktuelle Luftraum- Änderungen (NOTAMs) hole ich mir über airspace.xcontest.org. Ich achte natürlich auf aktuelle Luftraumdaten in meinem Kombiinstrument Oudie4, das mich dann während des Fluges rechtzeitig warnt.

Ist das Gleitschirmfliegen für dich ein emotionales Naturerlebnis oder siehst du das als Ingenieur eher rational?

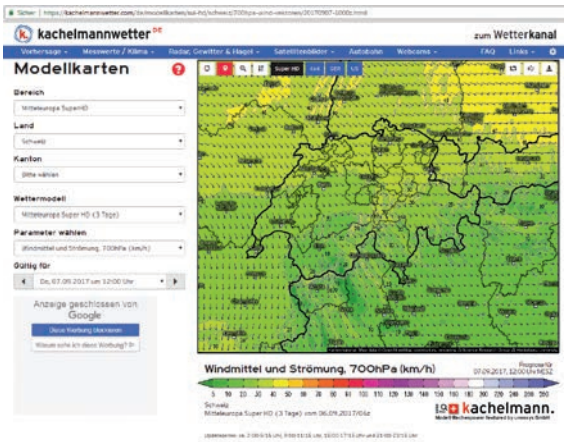
Fliegen ist für mich sogar hochgradig emotional und lässt mich gleich auf mehreren Ebenen im wahrsten Sinn des Wortes abheben. Dass ich von Natur aus aber auch schnell und nüchtern Umstände wahrnehmen, Situationen einschätzen und angepasste Entscheidungen treffen kann, hilft mir natürlich auch beim Streckenfliegen, dies passiert bei mir unterbewusst und automatisch. Wie man meinen vielen emotionalen Streckenflug-Berichten und -Videos auf http://lex.xalps.com entnehmen kann, ist die Leidenschaft selbst nach 17 Jahren ungebrochen und wird hoffentlich mindestens nochmal doppelt so lange anhalten. Es gibt schließlich noch so viele schöne Panoramen aus der Luft zu entdecken!

Anzeigen

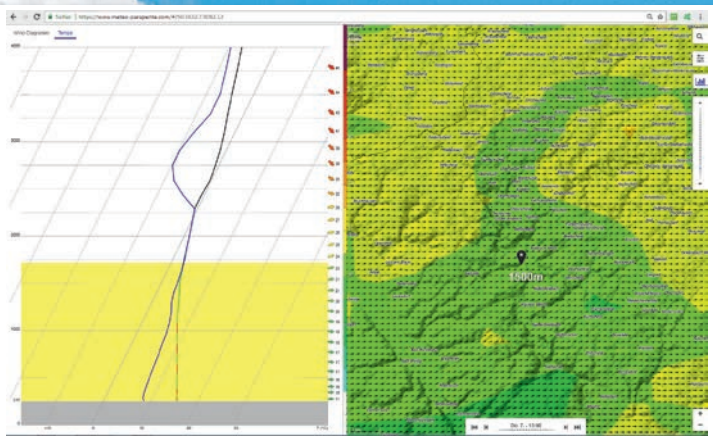
Achte auf den Höhenwind!

Zur Flugvorbereitung sollte man nicht nur Prognosen für den Bodenwind, sondern sicherheitshalber auch für die Strömung in höheren Schichten checken.

Text und Fotos: ***Lucian Haas***



↑ Wer in den Alpen fliegen geht, sollte die Windkarten für 700 hPa (~ 3.000 m) checken. Auf Kachelmannwetter.com gibt es die von einem besonders fein aufgelösten Modell.



↑ Durch einen Klick in die Karte lassen sich auf Meteo-Parapente.com auch Punktprognosen aufrufen. Neben den Temperaturkurven sind die Höhenwindwerte angegeben (Pfeile).

Windprognosen sind ein wichtiger Bestandteil des Meteo-Checks vor einem Flug. Denn daran machen wir unter anderem fest, welchen Startplatz wir wählen. Nur wenn der Wind sauber von vorne an die Kappe strömt, kommen Fluggeräte auch sicher in die Luft.

Für das weitere Flugvergnügen und die Sicherheit sind allerdings Luftbewegungen in höheren Luftschichten viel entscheidender. Die meiste Zeit eines Fluges werden wir uns fernab des Bodenwindes bewegen. Deshalb sollte man stets auch Informationen darüber einholen, wie stark und aus welcher Richtung der Wind in der Höhe bläst.

Im Hochgebirge ist das Wissen um den Höhenwind wichtig, um gefährliche Lee-Fallen an Bergkämmen vermeiden zu können. Anhand von Höhenströmungen lassen sich auch mögliche Föhnlagen erkennen, die aus reinen Bodenwindkarten selten ersichtlich sind.

Höhenwindinfos sind allerdings auch fürs Fliegen im Flachland und den Mittelgebirgen wichtig. Dort bestimmen die Luftströmungen über dem Gelände zum Beispiel den Thermikversatz und damit die bevorzugte Streckenflugrichtung. Wer bei Flachland-Streckenflügen möglichst weit kommen will, wird seine Routen idealerweise mit dem Höhenwind planen. Die Höhenwinde beeinflussen zudem auch die allgemeinen Flugbedingungen in tieferen Luftschichten in einem Maß, das den meisten Piloten wenig bewusst ist. Dazu später mehr.

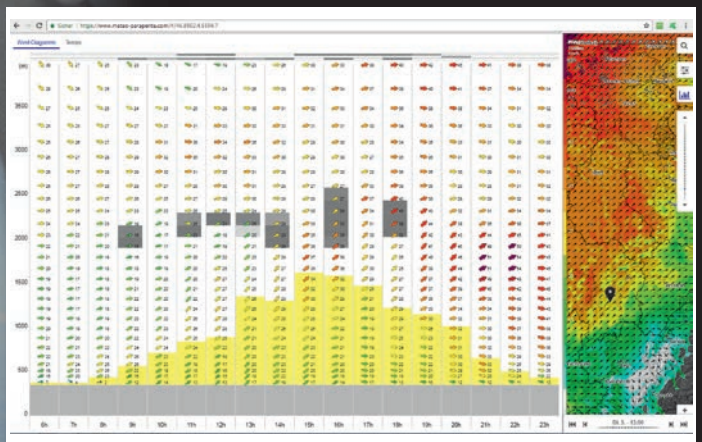
Druckhöhen statt Meterangaben

Die klassischen Wetterberichte im Fernsehen oder im Internet liefern leider keine Informationen über die Windströmungen in der Höhe. Die Windangaben beziehen sich stets nur auf den Bodenwind, der typischerweise in zehn Meter Höhe über Grund gemessen wird. Mittlerweile gibt es im Internet allerdings zahlreiche Seiten, auf denen man gut aufbereitete Höhenwindinfos findet (siehe Kasten).

Um Höhenwindprognosen richtig deuten zu können, muss man sich mit dem Konzept der sogenannten Druckflächen vertraut machen. Höhenangaben in der Atmosphäre werden von den Meteorologen typischerweise nicht in Metern gemessen, sondern auf den Luftdruck bezogen angegeben.

Der Luftdruck nimmt mit der Höhe immer weiter ab. Bis etwa 3.000 Meter MSL verläuft diese Druckabnahme weitgehend linear mit einem Hectopascal pro zehn Meter Höhendifferenz. Geht man vereinfacht von einem Luftdruck auf Meereshöhe von 1.000 hPa aus, so entsprechen 950 hPa dann 500 Meter, 850 hPa sind 1.500 Meter und 700 hPa stehen für rund 3.000 Meter Höhe.

Im Internet wird man nicht für jede beliebige Druckhöhe Windangaben finden. Meteorologen arbeiten in der Regel mit Standarddruckflächen, für die passende Prognosekarten erstellt werden. Typischerweise sind das die Höhenstufen 925 hPa (750 Meter), 900 hPa (1.000 Meter), 850 hPa (1.500 Meter), 800 hPa (2.000 Meter) sowie 700 hPa »



↑ Das Windgramm von Meteo-Parapente zeigt die Entwicklung des Höhenwindes sehr übersichtlich jeweils für einen kompletten Tag.

Andreas Busslinger

Quellen für Höhenwindinfos

Aktuelle Prognosen zum Höhenwind sind auf speziellen Meteoseiten im Internet zu finden. Grundsätzlich gibt es zwei Arten der Datenausgabe. Zum einen in flächiger Form, wobei der Wind in einer bestimmten Höhenschicht als gefiederte Pfeile (Richtung und Stärke) über einer Karte dargestellt wird. Zum anderen als sogenannte Punktprognose. In diesem Fall wird der Wind in verschiedenen Höhen über einer definierten Position (vertikale Säule) dargestellt. Beide Arten sind für die Flieger nützlich.

Höhenwindkarten

Die Windkarten haben den Vorteil, dass man sehr gut die regional unterschiedliche Ausprägung des Windes beurteilen kann. Das ist für Streckenflieger wichtig. Aus der Drehrichtung des Windes lässt sich sogar erkennen, welche Gebiete eher unter dem Einfluss eines Tiefs (Windwirbel links herum) oder eines Hochs (Windwirbel rechts herum) stehen. Selbst kleinere Wirbel sollte man dabei beachten. Sie geben Hinweis auf regional eher steigende (Linksdrehung) oder sinkende Luftmassen (Rechtsdrehung). Der Höhenwind ist somit auch Anzeiger für eine Labilisierung bzw. Stabilisierung.

Nützliche Höhenwindkarten verschiedener Modelle findet man auf Internetseiten wie www.wetterzentrale.de, www.wetter24.de, www.wetteronline.de/profiwetter oder www.wetter3.de.

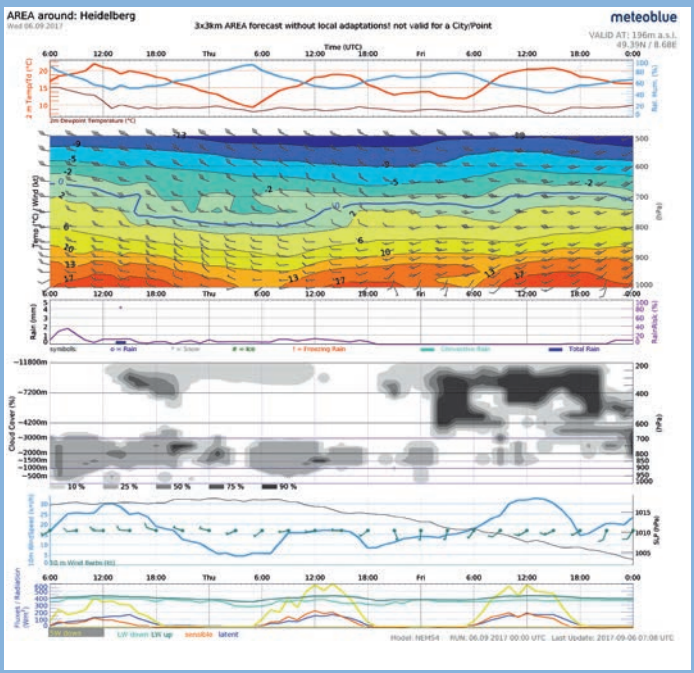
Eine interessante Option stellt www.windy.com dar. Dort lässt sich die animierte Winddarstellung auf verschiedene Druckhöhen einstellen. Auch auf der Thermikprognoseseite www.meteo-parapente.com lässt sich der Wind in Höhenabstufungen von 250 Metern abfragen.

Punktprognosen

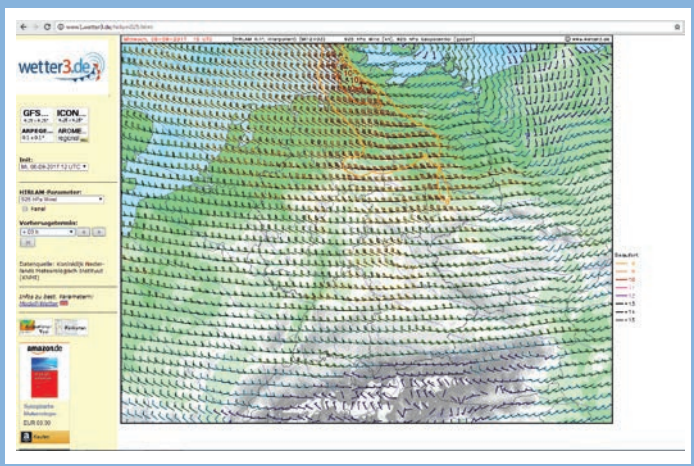
Punktprognosen sind interessant, weil man bei ihnen auf einen Blick erfassen kann, welcher Wind in verschiedenen Höhenschichten über einem definierten Ort vorherrscht. So lassen sich gefährliche Windgradienten schneller erkennen, aber auch mögliche Windrichtungssprünge in der Höhe, auf die man beim Thermikkurbeln gefasst sein sollte.

Bei den Punktprognosen gibt es zwei typische Darstellungsweisen. Zum einen als sogenannter Temp (Sounding). Hier wird neben den Temperaturkurven der Luftschichtung stets auch der Wind in den verschiedenen Höhen dargestellt. Dies allerdings jeweils nur für einen bestimmten Zeitpunkt. Solche Temps sind zum Beispiel bei www.meteo-parapente.com oder www.xcmeteo.com zu finden.

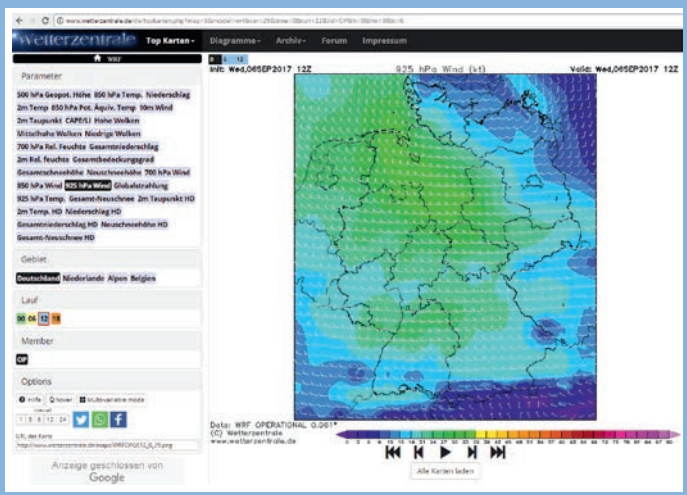
Die zweite Variante sind sogenannte Windgramme oder Airgramme. Sie stellen die Entwicklung des Windes in verschiedenen Höhenschichten über die Zeit dar. Gute Quellen hierfür sind www.meteoblue.com (unter Special -> Air), www.windy.com und www.meteo-parapente.com.



← Im Airgram von Meteoblue werden neben vielen Meteo-Variablen wie Temperatur etc. die Entwicklung des Höhenwindes über drei Tage hinweg dargestellt.



← Eine klassische Höhenwindkarte von Wetter3.de. In diesem Fall sind das Hirlam-Modell und der Wind auf dem 925 hPa-Druckniveau (~750 Meter) ausgewählt.



← Eine Darstellung des Höhenwindes auf 925 hPa von der Wetterzentrale. Als Grundlage dient hier das WRF-Modell.

Höhenwind macht Lee

In den Alpen und anderen hoch gelegenen Fluggebieten entscheidet der Höhenwind typischerweise darüber, ob überhaupt geflogen werden kann. Viele Startplätze liegen dort direkt im Prognosebereich der 1.500 m-Windkarte (850 hPa). Wenn es hier zu sehr bläst, ist das sichere Starten schwer.

Zum anderen sorgen die hohen Bergkanten mit ihren ausgeprägten Leebereichen dafür, dass bei stärkerem Höhenwind die Luft allgemein turbulent und klapperträchtig wird. Bläst der Wind in Kammhöhe mit mehr als 10 km/h, sollte man die Lee-Seite möglichst meiden oder nur mit dem größten Respekt anfliegen. Ab 15-20 km/h wird ein Lee dann zur No-Fly-Area.

Bei Höhenwindprognosen über 20 km/h in Kammbereichen ist in den Alpen allgemein zu empfehlen, lieber eine Wanderung als die Gleitschirmfliegerei ins Auge zu fassen. Selbst wenn man nicht direkt im Lee fliegt, wird die Luft vielerorts aufgewühlt und turbulent sein.

Höhenwind macht Böen

Im Flachland und den Mittelgebirgen ist ein stärkerer Höhenwind nicht automatisch ein k.o.-Kriterium fürs Fliegen. Es ist problemlos möglich, als Streckenflieger über der Eifel, dem Sauerland oder der Rhön in 2.000 Meter Höhe mit 70 km/h über Grund dahin zu zischen – bei Rückenwind mit 40 km/h. Lee-Turbulenzen braucht ein Pilot in solchen Höhen über Grund nicht zu fürchten. Manche erfahrene Streckenpiloten suchen sich gerade solche Tage mit starkem Höhenwind, um neue Streckenrekorde aufzustellen. Das Zentrieren der vom Wind stark versetzten Thermikbärte ist dann freilich eine Kunst für sich.

Dennoch ist ein stärkerer Höhenwind auch im Flachland nicht zu vernachlässigen. Denn er wirkt sich ebenso auf die bodennahe Fliegerei aus: Der Höhenwind hat einen großen Einfluss darauf, wie böig der Wind in Bodennähe weht.

Eine Windböe ist das Phänomen, wenn der Wind plötzlich und kurzzeitig seine Geschwindigkeit oder seine Richtung ändert (oder beides zusammen). Und dafür ist in den tieferen Luftschichten neben den turbulent ablösenden Thermikblasen häufig der Höhenwind mitverantwortlich.

Betrachten wir erst einmal die thermischen Böen: Je thermisch aktiver ein Tag ist, desto heftiger fällt diese Art der kurzen Windsprünge aus. Wenn eine Thermikblase aufsteigt, erzeugt sie am Boden zum einen ihren eigenen Luftstrom (Saugeffekt). Zum anderen stellt jeder kräftige Thermikschlauch für den anstehenden überregionalen Grundwind ein Hindernis dar, das er umfließen muss. Beides steigert die Böigkeit.

Nun kommt zusätzlich noch der Höhenwind ins Spiel. Jede Thermik bedingt nicht nur ein Aufsteigen von Luftpaketen. Im Gegenzug gibt es auch ausgleichende Abwinde an ihren Rändern. Diese absinkende Luft hat eine besondere Eigenschaft: Sie nimmt ihren Impuls, d.h. die Geschwindigkeit und Richtung, einfach mit. Die Energie des Höhenwindes findet sich auf diese Weise dann in den tieferen Luftschichten wieder. Solche Böen wirken umso kräftiger und sind umso riskanter für die Piloten, je mehr sich Boden- und Höhenwind in Stärke und Richtung voneinander unterscheiden.

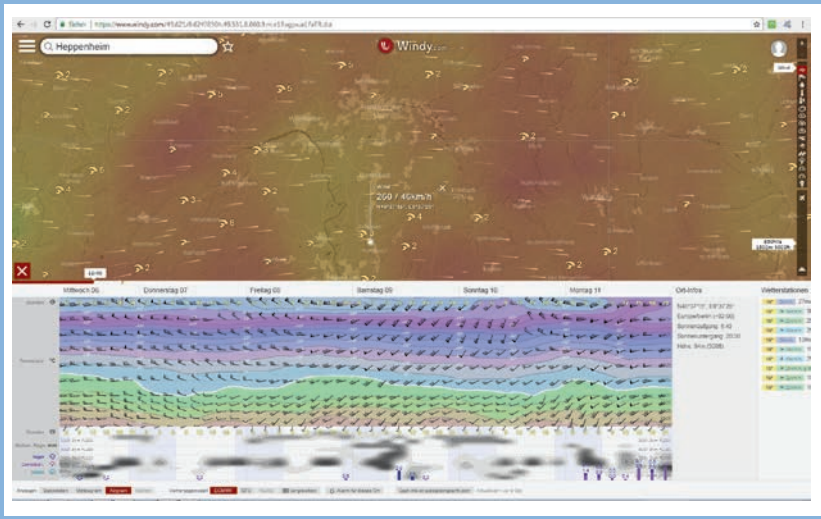
Zwei Daumenregeln

Es gibt eine einfache Daumenregel, wie stark der thermisch nach unten gespülte Höhenwind in Bodennähe ankommt: An thermischen Tagen sollte man damit rechnen, dass der Wind in 500 Metern über Grund in voller Stärke bis unten durchschlagen kann. Aus 1.000 Metern über Grund können immer noch zwei Drittel der Höhenwindgeschwindigkeit in Bodennähe als Böen spürbar werden. (Hinweis: Diese Regel gilt nicht an stabilen Tagen, wenn unterhalb der betrachteten Höhenwindschicht eine deutliche Inversion liegt.).

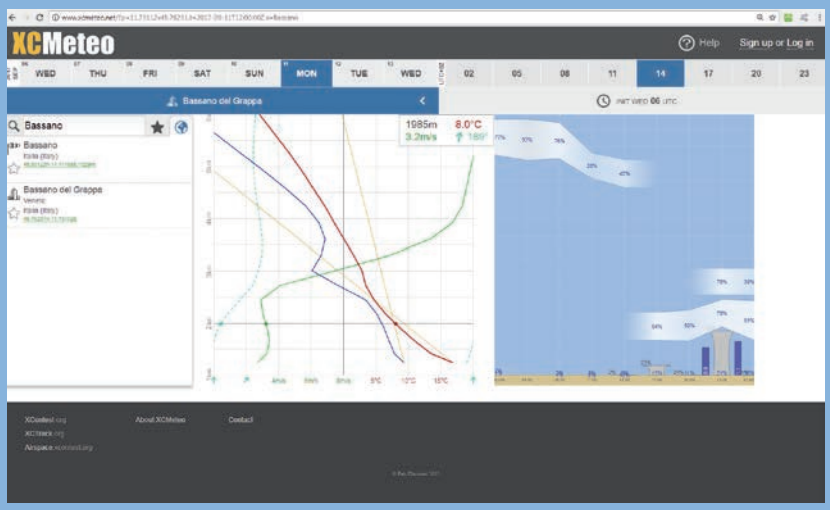
Ein Flieger, der an einem typischen Mittelgebirgsstartplatz in 300 bis 400 Meter Höhe (MSL) steht, ist deshalb gut beraten, sich in der Flugvorbereitung immer auch mit den Windkarten für 925 hPa bzw. 850 hPa zu beschäftigen, um böse Überraschungen zu vermeiden. Alpenflieger wiederum sollten stets neben den 850-hPa- auch die 700-hPa-Karten studieren. Wer den Höhenwind im Blick hat, wird sich kaum noch darüber wundern, wenn er am Startplatz steht und statt dem prognostizierten moderaten 15 km/h Bodenwind ständig 30er Böen zu spüren bekommt – wenn es in der Höhe entsprechend bläst.

Beim Studium der Höhenwindsituation sollte man noch etwas im Auge behalten: Die Luft kann umso turbulenter werden, je größer die Unterschiede in Geschwindigkeit und Richtung des Windes in verschiedenen Höhenschichten sind. Dann kommt es zu sogenannten Scherungszonen, in denen sich Rotoren und Walzen aus Luft bilden können. Thermiken werden davon regelrecht zerrissen.

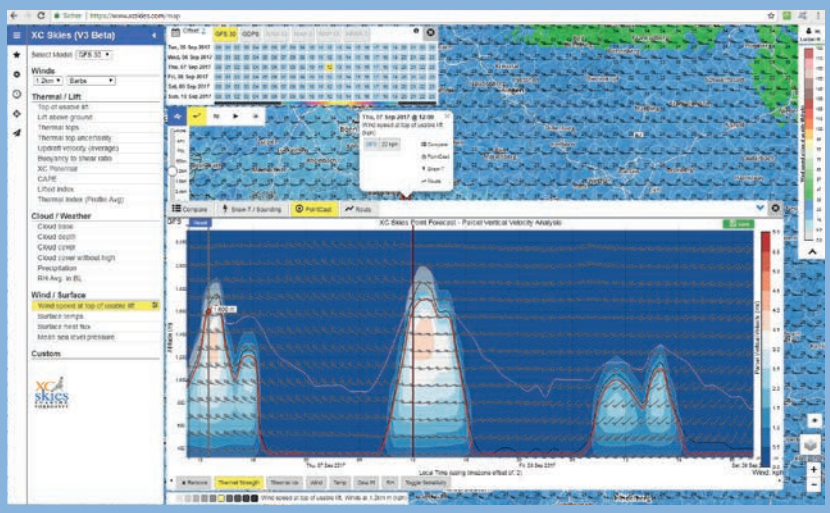
Auch hierfür gibt es eine Daumenregel: Pro 500 Meter Höhendifferenz sollte die Windgeschwindigkeit nicht mehr als 5 Knoten (8 km/h) zulegen und nicht mehr als 30 Grad die Richtung ändern. Liegt die Differenz in dem einen oder anderen Bereich darüber, werden die Flugbedingungen schnell sehr anspruchsvoll.



→ Auf der Meteoseite Windy.com lassen sich auch Punktprognosen als Airgramme aufrufen. Darin sind sowohl Höhenwinde als auch die Bewölkung in verschiedenen Stockwerken zu sehen.



↑ XC-Meteo bietet eine ganz eigene Form von Soundings. Die Höhenwindstärke ist hier als grüne Kurve abgetragen. Für Bassano wäre an diesem Tag gutes Flugwetter zu erwarten.



↑ Der Thermikprognosedienst XCSkies.com ist kostenpflichtig, bietet allerdings neben Karten auch gut aufbereitete Punktprognosen inklusive den Höhenwinden.

Belluno, amore mio

“Una città adorabile, dove ognuno può sentirsi a casa sua”, so steht es auf der Website der Stadt geschrieben und wir können es bestätigen. Belluno ist eine wunderbare Stadt mit viel Flair, ein idealer Ausgangspunkt für Flieger und Hike+Fly Begeisterte sowie ein Zuhause auf Zeit für den fremden Gast.

*Text: **Veronika Rojek-Wöckner** | Fotos: **WoecknAir.de***

Bereits erschöpft vom Sommerurlaub und der hohen Erlebnisdichte, waren wir nach einem Abstecher ins schöne Venedig auf der Suche nach einem letzten Abenteuer. Belluno sollte es sein. Weniger bekannt als kleiner Nachbar von Feltre, wo auch der Weltcup-Hügel Monte Avena beheimatet ist. Aber was wir da erlebten, das kann man nicht suchen, man kann es nur mit einer Handvoll Glück finden.

Über eine günstige und leere Autobahn düsten wir also von der Küste Richtung Norden und parkten die erste Nacht auf dem Parcheggio di Lambioi. Dieser befindet sich direkt an der Piave und ist zwischen 19 und 8 Uhr kostenfrei. Tagsüber zahlt man 80 Cent/Stunde (max. 6 Euro/Tag). Von dort bringt einen eine schier unendliche Rolltreppe bis in die höher gelegene Altstadt, wobei der Übereifrige auch Treppen steigen kann und der Nachtschwärmer nach 22 Uhr Treppen steigen muss. Duschen kann man für 3 Euro im Stadtschwimmbad, das in Laufnähe vom besagten Parkplatz ist. Ob man zum Schwimmen herkommen will, sei jedem selbst überlassen...

Typisch italienisch

Am nächsten Morgen steuerten wir direkt zum Flugplatz von Belluno, der östlich vom Stadtzentrum liegt. Da wir nur wenig über das Gebiet wussten, wollten wir uns zumindest über etwaige Luftraumregeln und den Landeplatz erkundigen. Englisch ist übrigens nicht immer eine Stärke der Italiener, also musste ich mein verrostetes Italienisch auspacken. Im Blue Sky Café am Flugplatz wurden wir von Igor direkt an einen Local verwiesen, der dem Idealbild eines Italieners entsprach: Diego. Uns wurde erklärt, dass man von unten a piedi relativ schlecht auf den Monte Serva kommt. Hier hätte im Frühjahr ein Wirbelsturm gewütet und einen Großteil der Wege unbegehbar gemacht. Diego wollte sich aber eh auf dem Flugplatz-Guru Alberto (eine Koryphäe des Fallschirmspringens) zu seinem täglichen Flug verhelfen und bot an, uns auch Richtung Hauptstartplatz mitzunehmen. Er selbst wollte ursprünglich von da aus seinen neuen Speedflyer testen. Um uns jedoch den Monte Serva in seiner vollen Pracht zu zeigen, würde er uns dann noch weiter den Berg hinaufführen. Besser kann man es beim ersten Versuch nicht treffen, oder?

Nach kurzer Überlegung luden wir unseren Kram in seinen weißen, gut gebrauchten Bus, der auch erst mal pneumatisch höher gelegt wurde. Gut in den Sitz gekrallt, ging es mit einem Affenzahn den Berg hoch. Bei der Straße hätte ich persönlich sogar mit einem Geländewagen meine Bedenken gehabt und jede zweite Kurve auf Grund der Steigung, Straßenbreite und des nötigen Radius als weitgehend unbefahrbar eingestuft. Der Bus aber schien diese Tortur gewöhnt zu sein, also ging es weiter bis zum Col di Roanza. Italiener sehen ihre PKWs eindeutig als Gebrauchsgegenstand an.

Ein Stück oberhalb vom Rifugio Roanza haben wir dann geparkt. Jedoch sollten Nicht-Einheimische besser beim Rifugio selbst parken, da der Einheimischen-Freifahrtschein vermutlich nicht greift. Von dort ging es für den lieben Alberto Richtung Hauptstartplatz, während wir einem im Wald versteckten Wanderweg folgten. Nach ca. einer Viertelstunde erreichten wir die Baumgrenze und folgten einem Wiesenweg Richtung Gipfel. Unterwegs trafen wir ein paar lustige Insider vom Flugplatzgeschehen und freuten uns über die sympathische Gesellschaft. Diese ver-

← Gigantischer Ausblick vom nahe gelegenen Mt. Dolada ins Piavetal mit dem Nationalpark Dolomiti Friulane im Osten, dem Lago Santa Croce im Süden und Belluno im Westen.

↑ Tiefbasige Bedingungen am Monte Serva erlauben es kaum über 1500 amsl.

↑ Bei einem Spaziergang durch Belluno hat man stets einen Schirm über sich!

rückten Vögel sind zu Beginn ihrer fliegerischen Karriere tatsächlich mit alten Fallschirmen auf den Berg gelaufen und haben es gerade mal so im Gleitflug zum Flugplatz geschafft...

Wir erreichten nach ca. 45 Minuten einen höher gelegenen Startplatz auf 1.550 amsl. Das als den Startplatz zu bezeichnen, ist übertrieben, da man oberhalb der Baumgrenze eigentlich überall perfekt starten kann. Wir hielten dort, da es an der Stelle ein kleines Plateau gibt, von dem die Wiese in einer angenehmen Steigung abfällt und wir uns bereits direkt unterhalb der Wolkenbasis befanden. Theoretisch kann man dem Wanderweg bis zum Gipfel folgen und bei entsprechender Basis unterhalb des Gipfels starten.

Diego packte also seinen kleinen 9 qm Flitzer aus und düste los. Gefühlt dauerte sein Flug keine Minute, aber brachte vermutlich Nervenkitzel für den Rest des Tages. Wir hingegen hatten Pech, da die Basis ein Stück tiefer sank. Also hieß es alles anziehen, was im Rucksack war, und abwarten, bis sich wieder ein Fenster auftut. Irgendwann öffnete sich ein wolkenfreier Bereich und wir starteten unsere nun im Vergleich zum Speedflyer klobig-groß wirkenden Schirme. Die Startbedingungen vom Monte Serva sind wirklich ideal und für jedermann geeignet.

Zu Beginn des Fluges mussten wir erst mal etwas Abstand gewinnen, um nicht direkt in die Wolken gesogen zu werden. Danach konnte man ganz entspannt die gesamte Südseite des Monte Serva abfliegen. Hoch hinaus ging es zwar nicht und die Sicht war wegen dem Dunstwetter nur begrenzt, aber immerhin konnten wir ein Auge auf den Lago di Santa Croce werfen. Im Bereich des Monte »

Bitte beachten!

Hike+Fly, auch Para-Alpinismus, stellt eine der schönsten Spielarten des Gleitschirmfliegens dar. Zu Fuß auf den Berg, schwerelos gleitend wieder ins Tal. Klingt sehr einfach, doch leider ist es das nicht. Start- und Landeplätze müssen selbständig ausgewählt und auf ihre Eignung beurteilt werden sowie Wind- und Wetterverhältnisse im unbekannten Terrain zuverlässig eingeschätzt werden können. Gute körperliche Konstitution ist Grundvoraussetzung, um nach einem anstrengenden Anstieg genügend Reserven für einen sicheren Start und Flug oder Abstieg zu haben. Außerdem muss der Pilot vorher abklären, ob Start-, und Landeplätze legal sind. Jedes Land, oft sogar jedes Bundesland/Kanton, hat andere gesetzliche Bestimmungen. Viele Flugschulen bieten auf www.dhv.de unter Travel+Training Hike + Fly-Reisen an. Der DHV empfiehlt Einsteigern in dieses faszinierende Abenteuer, die ersten Touren unter fachkundiger Anleitung zu unternehmen.

Monte Serva

Startrichtungen	SW, S, SO
GPS (Berg)	1.: 46.184561, 12.228327, 2.: 46.189782, 12.230456
GPS (Tal)	46.171465, 12.250868
Höhe Startplatz [amsl]	1: 1.182 2: 1.533
Höhenunterschied [m]	1: 803 2: 1.154
Aufstiegsvarianten	1: Aufstieg über das Valle del Sal kann mitunter wild verwuchert sein – GPX-Track entspricht einem gehbaren Weg zum Hauptstartplatz (Decollo Basso). Der Berg ist ansonsten übersät mit alten Wegen.
	2: Vom Hauptstartplatz führt ein gut sichtbarer Pfad zum Mt. Serva hinauf, wobei man sich zuerst westlich halten muss. Decollo Alto befindet sich an einer Viehtränke.
Startplatz	Tolle Wiesenstartplätze mit idealer Neigung.
Flughinweise	Südöstlich vom unteren Startplatz steht der Hausbart. Bei den oberen Startplätzen zieht kräftige Thermik die Rinnen des Mt. Serva hoch. Segelflieger beim Start und Flug beachten!
Landeplatz	Bergseitig von der Hauptstraße gibt es östlich vom Einkaufszentrum eine gemähte Wiese mit Windsack. Nicht am Flugplatz landen.
Wind am Landeplatz	Südlich

Serva muss man sich auf der Suche nach Thermik eigentlich nur an den Rinnen in den Hängen orientieren, da es dort ziemlich verlässlich hochgeht (wie uns Alberto später nochmal bestätigte). Uns wurde nach einiger Zeit die Flugsituation zu labil, also ging es Richtung Landeplatz beim Einkaufszentrum. Dieser ist meistens gemäht und mit einem Windsack ausgestattet. Sowohl beim Fliegen als auch beim Landen ist unbedingt auf Segelflieger zu achten. Die dortige Flugschule ist im Sommer sehr aktiv, so dass teilweise 5 bis 6 Segelflieger gleichzeitig am Hang kratzen. Die Hauptstraße darf nicht überflogen werden, um den Start- und Landeverkehr des Flugplatzes nicht zu stören.

Aller guten Dinge sind zwei

Das Abenteuer Belluno war für uns noch lange nicht zu Ende. Zurück am Flugplatz wurden wir herzlich empfangen und lernten Roberto, Lori und den kleinen Cicco kennen. Es gab das wohlverdiente Landebier bzw. Campari Sprizz. Diego hatte für uns beim Flugplatz ein gutes Wort eingelegt, sodass wir dort campieren und die Sanitäranlage benutzen durften. Yippie, die Nacht war gerettet. Um das Ganze noch schöner zu machen, wurden wir abends zum Essen eingeladen und durften sämtliche Vorzüge italienischer Esskultur genießen. Da zeigte sich nochmal, dass Sprache wie ein offenes Fenster ist, das einem einen neuen Ausblick auf die Welt eröffnet.

Da uns die Atmosphäre dermaßen gefallen hat, wollten wir nicht wie immer weiter zum nächsten Buckel ziehen, sondern verabredeten uns am nächsten Morgen wieder mit unseren Gastgebern zu einem Hike+Fly. Diesmal sollte es von ganz unten durch die Wildnis zum Hauptstartplatz gehen. Während unser Local klatschend durch den Wald stapfte (Achtung Schlangen!), arbeitete ich an meinem italienischen Wortschatz für Flora und Fauna. L'Aragnella klingt doch irgendwie schöner als das Spinnennetz. Bevor wir unten losmarschierten, wusste Meister Alberto übrigens noch nicht, ob er an dem Tag fliegen würde. Bei Rückfragen grinste er nur schelmisch und meinte „Vielleicht, vielleicht auch nicht!" Dies hinge davon ab, ob ihn jemand mit auf den Berg nehmen würde. Als wir am Hauptstartplatz ankamen, war Alberto jedoch schon längst da. Es liegt die Vermutung nahe, dass man es sich am Flugplatz zum Ziel gesetzt hat, dass Alberto mindestens einmal am Tag einen Gleitschirmflug absolvieren kann und sich immer jemand finden muss, der ihn hochfährt. Am Startplatz packten Diego und Roberto wieder ihre Speedflykisten aus und sausten rollend Richtung Tal. Wir machten uns auch schnell fertig und waren in der Luft. Der untere Startplatz ist 4 bis 5 Schirme breit und fällt flach ab. Super Bedingungen, trotz stärkerer thermischer Ablösungen zur Mittagszeit. Kaum in der Luft, fanden wir gleich links unterhalb des Startplatzes den ersten Bart, den wir bis zur Basis ausdrehten. Leider war die Basis mit ca. 1.500 amsl immer noch recht tief. Vom Startplatz kann man ca. 3 km Richtung Osten fliegen und mit ausreichend Höhe den Talsprung Richtung Monte Dolada wagen. Ansonsten hält man sich westwärts und kann die Gebirgskette bis Feltre abfliegen. Unterwegs findet man oberhalb des Rifugio Roanza meist einen großflächigen Bart, den man sich aber in der Regel mit zwei, drei Segelfliegern teilen muss. Darüber hinaus ist laut Alberto der Absprung zum Lago del Mis noch ein Knackpunkt, bevor man auf den Highway zum Monte Avena gelangt.

Nach einem gelungenen Flug verabschiedeten wir uns noch am selben Tag von unseren neuen Freunden und machten uns auf den Weg nach Hause.

Detaillierte Berichte zu den weiteren Startplätzen findet ihr auf www.woecknair.de

GPS-Tracks zum Download:

Unterer Startplatz: www.outdooractive.com/de/wanderung/belluno/woecknair-hike-fly-mt.-serva-basso/108694039/
Oberer Startplatz: www.outdooractive.com/de/wanderung/belluno/woecknair-hike-fly-mt.-serva-alto/108770399/
Belluno Aeroporto: www.aeroclubbelluno.org/wordpress/
Webcam Monte Serva: www.cusighe.it/public/webcam/agg_camera_1.jpg
Aktuelle Winddaten: www.cusighe.it//
Örtlicher HG-Verein: www.deltaclubdolada.it/

↑ Traumhafter Startplatz trotz suboptimalen Startbedingungen.

→ Am Monte Serva kommen nicht nur Gleitschirmflieger zu jeder Jahreszeit auf ihre Kosten!

↑ Startplatz Monte Avena links im Bild

Fazit

Belluno ist ein absoluter Geheimtipp. Wir wurden herzlich aufgenommen und haben sehr coole Leute getroffen, ein schönes und wenig frequentiertes Fluggebiet kennengelernt sowie bestens gegessen und getrunken. Was will man mehr!

Und weil's so schön war, sind wir fast genau ein Jahr später wieder Richtung Belluno gefahren und konnten nicht nur die Startplätze des Monte Dolada bei Ponte Nelle Alpi und den Monte Avena in Feltre unter die Lupe nehmen, sondern haben natürlich unsere alten Bekannten besucht. Kurz gesagt: die gesamte Region von Belluno bis Feltre ist gigantisch und hat nicht nur vielfältige Hike + Fly Möglichkeiten, sondern ist bei Nordströmungen weitgehend geschützt und bietet neben gepflegten Startplätzen auch für Anfänger gute Streckenflugmöglichkeiten.

Anzeige

MENTOR 5 LIGHT – der Alleskönner

Die Leichtversion des Meisters seiner Klasse. Über 25 % leichter und viel kleiner zu packen, bringt er alle positiven Eigenschaften der Normalversion mit und ist dabei voll alltagstauglich. Dieser Alleskönner gibt dir die Freiheit, fast jede Spielart des Gleitschirmfliegens auszuüben: vom Hausberg-Cruisen über Hike & Fly, Gleitschirmreisen, bis hin zum ambitionierten Streckenfliegen oder Vol-Biv.

EN/LTF B-Gleitschirm: Leicht, klein zu packen, leistungsstark & sicher

www.nova.eu/mentor-5-light

NOVA

XC Teamcup

Ein Wettbewerb für alle, die Streckenfliegen lernen möchten

Text und Fotos: ***Hermann Klein***

↑ Wallberg, Rottach-Egern am Tegernsee

„Kann ich mich mal bei Dir dranhängen?“

Viele erfolgreiche Streckenflieger haben diese Frage von ihren Vereinskollegen oder Gleitschirmfreunden schon mal gehört. Zu gerne würden sie die Erfahrung eines Cracks nutzen, um auch mal eine weite Strecke zu fliegen. In der Praxis funktioniert dies leider nicht so einfach wie gedacht. Erfahrene Streckenflieger zentrieren besser, fliegen viel beschleunigt und entschwinden den Blicken der bemühten Verfolger meist ziemlich rasch. Die Motivation auf einen langsamen Verfolger zu warten, schwindet schnell, besonders, wenn der Tag vielversprechend ist. Andererseits zeigen Gleitschirmwettkämpfe immer wieder, dass man erfolgreicher ist, wenn man im Pulk fliegt. In diesen ist die aus Geräteleistung und Flugkönnen resultierende Performance der Piloten ziemlich homogen und sie fliegen bevorzugt im Pulk. Ausreißer aus der Gruppe werden fast immer durch erfolglose Thermiksuche bestraft und stehen in der Regel früh am Boden.

Wir beim bodenlos e.V. haben uns daher überlegt, wie man trotz des obigen Widerspruchs gemeinsames Streckenfliegen für Cracks, ambitionierte Newcomer und Hausbergflieger interessant und unterhaltsam machen kann. Daraus ist die Idee für ein neues Wettkampfformat entstanden: der bodenlos XC Teamcup.

Wettkampfziel und Regeln

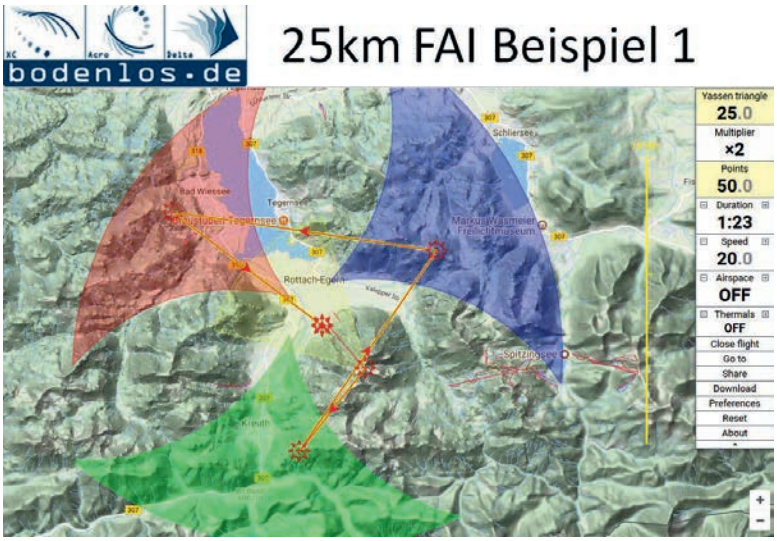
Ziel des Wettbewerbs ist es, mit einem Team aus 4-5 Piloten eine vorgegebene Aufgabe zu erfliegen. Die Flugroute soll entsprechend dem Gelände, der Wettersituation und dem Team-Niveau zusammen geplant und anschließend gemeinsam in Angriff genommen werden. Die zu erfüllende Wettbewerbsaufgabe ist ein FAI-Dreieck bestimmter Mindestgröße, das in möglichst kurzer Zeit geflogen werden soll und dessen Größe den Wetter- und Geländebedingungen entsprechend am Wettbewerbstag festgelegt wird. Daneben stehen nur Startplatz, Landeplatz und das Zeitfenster, in dem geflogen werden darf, fest. Wie das Dreieck optimal gelegt und geflogen wird, entscheidet jedes Team selbstständig. Gerade wenig erfahrene Streckenflieger können durch die Teilnahme viel über Flugtaktik und die gemeinsame Thermiksuche lernen.

Um die Teams möglichst gleichwertig zu besetzen, werden sie gelost. Dazu werden die Teilnehmer nach DHV-XC Rangliste auf Töpfe verteilt und analog zur UEFA Championsleague Gruppenphase ausgelost. Der nominal stärkste Pilot eines Teams wird zum Team-Leader. Seine besondere Aufgabe ist es, sein Team bei der Vorbereitung der Aufgabe und in der Luft zu coachen und möglichst zusammen zu halten. Die Flüge der einzelnen Team-

mitglieder müssen vor dem Ende des festgelegten Zeitfensters zum DHV-XC Server hochgeladen werden. Ausgewertet wird nach den Regeln des DHV-XC. Ist die vorgegebene Aufgabe geschafft, zählt die dafür benötigte Flugzeit. Da die Aufgabe ein FAI-Dreieck mit Mindestgröße ist, geht jedes Überfliegen der Mindestdistanz natürlich auf die Wertung der Zeit. Falls die Aufgabe nicht erfüllt, bzw. erflogen werden konnte, werden in einer sekundären Wertungsrunde die erzielten Kilometer gutgeschrieben. Das Teamergebnis wird durch Addition der Zeiten des Zweit- und Drittschnellsten des Teams gebildet. Sofern mindestens vier Teammitglieder die Aufgabe schaffen, gibt es einen 25% Zeitbonus auf das Teamergebnis. Alleine vorausbrettern bringt also nichts. Es kommt darauf an, dass möglichst alle Teammitglieder ins Ziel kommen und das sowohl möglichst schnell, als auch keinesfalls mit einem zu kurzen Flug. Dies kann am besten durch gemeinsames Fliegen im Pulk erreicht werden und motiviert somit das Zusammenbleiben der Gruppe.

Am 30. Juli 2017 war es so weit. Das „Go" für den ersten bodenlos XC Teamcup stand fest. Am Freitagabend wurden wetterbedingt der Wallberg als Austragungsort und der Sonntag als Wettkampftag definiert. Natürlich wurde die Durchführung bereits im Vorfeld mit dem Geländeinhaber und der lokal ansässigen Flugschule abgeklärt. An der Talstation der Bergbahn fand ein erstes Briefing zur Wettersituation und zur allgemeinen Durchführung statt. Sicherheitsrelevante Dinge, wie Notfunkfrequenz, Verhalten und Zeichen bei möglichem Event-Abbruch oder einer Außenlandung wurden besprochen. Die Teams wurden gelost und im Anschluss ging es nach oben zum detaillierten Geländebriefing und der Bekanntgabe der Aufgabenstellung: ein 25 km FAI-Dreieck. Im Briefing wurden verschiedene Möglichkeiten vorgestellt, wie das Dreieck gelegt werden könnte und wo bekannte Thermikpunkte oder zu meidende Gebiete lagen. Das Zeitfenster startete um 11:00 Uhr und wurde aufgrund der angekündigten Gewitter auf 16:00 Uhr begrenzt. Alle Teamleader erhielten die Briefingunterlagen und eine teaminterne Funkfrequenz. Jetzt ging es in den Teams an die taktische Vorbereitung. Zunächst wurden Telefonnummern ausgetauscht, die private Funkfrequenz eingestellt und getestet. Mögliche Routen, Taktiken und Alternativen wurden diskutiert. Allein dies bot gerade für die Newcomer jede Menge neue Erkenntnisse und Einblicke in die Möglichkeiten und unterschiedlichen Methoden der Flugtechnik. Letztlich war jedes Team heiß auf den Start. Doch noch hieß es ausharren. Das Wetter spielte zunächst nicht mit. Zwar hatten die Vorhersagen das Auflösen der nächtlichen Wolkenschicht bis Mittag prognostiziert, doch verhinderten durchziehende Wolkenfelder auch um 13:00 Uhr noch das Entstehen von Thermik. Trotz des Westwindes in der Höhe hatte sich das übliche Talwindsystem bisher nicht eingestellt. Am Startplatz gab es immer wieder Rückenwindphasen. Die selten startenden Freiflieger glitten ohne den geringsten sichtbaren Heber nach unten. Parawaiting war angesagt. Zweimal wurde das Zeitfenster aufgrund der stabilen Bedingungen nach hinten erweitert. Um 14:30 Uhr kam plötzlich Bewegung in die Teams. Es gab stetige Thermikablösungen und der Wind am Startplatz stabilisierte sich. Ein Vorflieger überhöhte erst den Startplatz, kurz darauf den Wallberg und stieg zügig weiter. Jetzt wollten natürlich alle starten. Innerhalb einer halben Stunde waren die Teams auch alle in der Luft. Und, wer hätte das gedacht, es ging immer besser! Die Teams flogen meist pulkweise ab und machten sich ans Erfliegen der Aufgabe. Ab und zu spiralte ein Teamleader wieder ab oder kehrte um, um einem Teamkollegen bei der Suche nach Thermik zu helfen. Gemeinsam ging es dann zu den anderen, die bereits den nächsten Bart markierten und dort Höhe tankten. Anschließend wurde zusammen weitergeflogen und der nächste Eckpunkt angesteuert. Die Basis stieg kontinuierlich bis auf 3.000 m. So war das 25 km FAI-Dreieck für fast alle innerhalb von zwei Stunden leicht zu bewerkstelligen. Viele begeisterte Gesichter am Landeplatz zeugten vom Spaß, den alle hatten. Jetzt wurde es spannend. Nach und nach wurden die Flüge hochgeladen und ausgewertet. Die Siegerehrung folgte direkt im Anschluss an die Wertung. Der Sieg ging an ein Team, dessen Teilnehmer so geschlossen wie kein anderes Team die Aufgabe geflogen hatten und deren einzelne Flugzeiten nur um maximal 4 Minuten differierten.

Fazit: Für einige war es der weiteste Flug bis dato überhaupt. Es wurde festgestellt, wie wichtig funktionierende Kommunikation per Funk für gelungenes Teamfliegen ist. Die Teamleader hatten Spaß, ihre Truppe zu führen und den einen oder anderen Tipp zu geben. Sogar ein früheres Mitglied der Gleitschirmnationalmannschaft war dabei und fand das Wettbewerbsformat besonders gelungen. Der bodenlos XC Teamcup soll möglichst bald wieder stattfinden. Spätestens 2018 wollen alle wieder dabei sein.



↑ Mit XCPlaner erstelltes Beispiel für ein 25km FAI vom Wallberg: Zunächst zur Riedlerspitz, dann zurück über den Wallberg zur Baumgartenschneid. Dort nochmal Höhe machen und über den See, dann mit Talwind entlang der Ringspitz zum Landeplatz.

Willkommen im Club!

„Der Verein ist für einen Gleitschirm- oder Drachenflieger nicht bloß ein Zusammenschluss von Gleichgesinnten, sondern er ist die Basis für unseren Sport“, sagt Uwe Preukschat, Gleitschirmpilot und engagierter Vereinsvorsitzender aus dem Saarland. Er erläutert die vielen Vorteile, die eine Vereinsmitgliedschaft und freiwilliges Engagement dem Flieger bietet, und legt dar, warum auch der Individualist auf die Arbeit von Vereinen und Verbänden angewiesen ist.

FAIR in the AIR

Fair in the Air ist eine DHV-Initiative für eine respektvolles Miteinander. Infos auf www.dhv.de unter Gelände/Luftraum

*Text: **Uwe Preukschat** | Fotos: **Björn Klaassen***

Ist Fliegen im Verein ein Auslaufmodell? Eine Aktivität für Stammtischbrüder und Vereinsmeier? Und ist es nicht vielmehr ein Hobby für Individualisten? Belauscht man Startplatzgespräche, dann kann man diesen Schluss womöglich ziehen. Dabei lassen sich leicht viele Vorteile, speziell für frische Pilotinnen und Piloten, auflisten. Betrachtet man unseren Sport zudem einmal aus der Metaperspektive, wird sogar die Notwendigkeit von Vereinsarbeit deutlich. Beginnen wir aber bei den Beginnern:

Viele Pilotinnen und Piloten kennen das: Man findet irgendwie den Weg zum Gleitschirm- oder Drachenfliegen, nimmt den Mut zusammen, rafft sich auf und besucht eine Flugschule. Dort wird man, wohlbehütet, zum Piloten ausgebildet und erlernt die Grundfertigkeiten dieses wunderschönen Sports. Aber danach steht man oft ziemlich alleine da und wird mit dem frischen Schein in der Tasche in die weite Welt der Fluggebiete entlassen – lediglich ausgerüstet mit den Grundfertigkeiten. Ab diesen Zeitpunkt beginnt für viele Jungfliegerinnen und –flieger der berühmte Ernst des Lebens. Es ist nun keiner mehr da, der berät, der entscheidet, der hilft, oder der Mut macht.

Vorteile als Vereinsmitglied

In den meisten Vereinen erhält man in aller Regel die Unterstützung, die man auch haben möchte. Wer von Anfang an talentiert und autodidaktisch zu Werke geht, wird kaum andere Meinungen aufgezwungen bekommen, während der vorsichtige und wissbegierige Pilot jederzeit mit Hilfe rechnen kann. Zumindest, wenn er fragt.

Erfahrungsgemäß kommen in einem Vereinsgefüge Piloten der unterschiedlichsten Könnens- bzw. Anforderungsstufen zusammen. Nicht selten sind sogar Fluglehrer unter den Vereinsfliegern. Was läge also näher, als dieses reichhaltige Wissen anzuzapfen. Anfangs mit Anfängerfragen an den Routinier, später mit Streckenflugfragen an den leistungsorientierten Kameraden. Für allgemeine Fragen oder Erfahrungswerte zu bestimmten Ausrüstungsgegenständen können alle Mitglieder beitragen. Nicht selten ergeben sich im Umkehrschluss sogar neue Einblicke oder Aspekte für den erfahrenen Flieger.

Viele Vereine organisieren gemeinsame Flugtage, Groundhandlingaktivitäten oder auch Sicherheitstrainings. Das ist Motivationspotential, das der Soloflieger nur selten hat.

Negative Motivation

Aber natürlich ist da, wo Licht ist, unter Umständen auch Schatten. Motivation im o.g. Sinne kann helfen, es soll aber nicht verschwiegen werden, dass Leistung und Erfolge auch ungewollt Nachahmer erzeugen. Das kann sich einerseits im zu frühen Wunsch nach dem ersten 100er niederschlagen oder im „Wettrüsten“, wenn der vermeintlich leistungsgleiche Vereinskamerad plötzlich mit dem Hochleister am Startplatz auftaucht. Diese, nennen wir sie Negativmotivation, gilt

Hilfestellung für Anfänger

- Was ist aber mit meinen Ängsten, Sorgen, Nöten, die ich als Einsteiger habe?
- Wer schaut nach mir, ob ich nach der Schulung alles noch so gut beherrsche, wie unter Fluglehreraufsicht? Sicher muss man sich auch von der Flugschule emanzipieren, aber gerade die ersten Wochen oder Monate nach der Schulung ist man oft sehr auf sich gestellt und fühlt sich alleine.
- An wen wende ich mich dann als Anfänger?
- Was sind meine Informationsquellen und Ratgeber?
- Wer bringt Verständnis für mich auf,wenn ich mir bei bestimmten Dingen unsicher bin?

➡ Ganz einfach: Werde Vereinsmitglied.

← Uwe Preukschat, 52 Jahre alt, fliegt Gleitschirm seit 2003, ist seit 2009 Vereinsvorstand. Er fliegt im Mix an der Winde und am Berg, ist EWF und seit 2014 in der Ortspolitik tätig, um die Vereinsarbeit zu fördern.

es durch die Vereinsverantwortlichen zu steuern. Keine leichte Aufgabe.

Was Vereine leisten

Das wirklich Herausfordernde am Fliegen im Verein ist jedoch die Tatsache, dass dies mit Arbeit, zumindest jedoch mit erforderlicher Rücksichtnahme verbunden ist. Beides leider auch Themen, die in der heutigen Zeit nicht mehr jedem geläufig sind. Dabei stellt die Vereins- und darüber hinaus die Verbandsarbeit erst die Basis für unseren schönen Sport her. Denn wenn man sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen im luftraumvollen und geregelten Deutschland betrachtet, dann wird schnell deutlich, dass der Individualist sehr wohl auf die Arbeit von Vereinen und Verbänden angewiesen ist.

Ohne deren Zutun gäbe es keine Start- und Landeplätze, keine oft notwendige Infrastruktur (z.B. Shuttles), keine Regelungen mit Geländeeigentümern, Anwohnern, Pächtern, Jä- »

Infos zum Ehrenamt

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) hat im Rahmen des Projektes "Attraktives Ehrenamt im Sport" interessante Ratgeber zu diesem Thema erstellt.

Sie stehen kostenlos unter www.ehrenamt-im-sport.de zum Download bereit.

Engagement in Zahlen

(Quelle Breuer 2014, S.12 ff. und DOSB Bestandserhebung 2014)

- 90.802 Sportvereine mit 27,8 Millionen Mitgliedschaften
- 8,6 Millionen Engagierte im Bereich Sport und Bewegung, davon 740.000 Amtsträger auf Vorstandsebene (z.B. Vorsitzender)
- Im Durchschnitt erbringen die Engagierten eine jährliche Arbeitsleistung von ca. 290 Millionen Stunden.

Anzeige

Vereine sind die Basis für unseren Sport

Ehrenamt im Drachen- und Gleitschirmsport in Zahlen

(Stand September 2017)

- 319 Drachen- und Gleitschirmvereine gibt es in Deutschland
- Ca. 1.000 Piloten engagieren sich im Vorstand eines Drachen- und Gleitschirmvereins
- Von 38.130 DHV-Mitgliedern sind 18.680 Piloten Mitglied im Verein
- 19.450 DHV-Mitglieder verzichten auf eine Vereinsmitgliedschaft

Aktive Vereinsmitglieder des RDG halfen bei einer Entbuschungsaktion mit und befreiten zusammen mit Mitarbeitern des Biosphärenreservats Rhön ca. einen Hektar des Hanges, der auch als Startplatz genutzt wird, von hohen Dornenbüschen.

gern, Naturschützern und, und, und … Unser Dachverband sorgt dafür, dass wir verlässliche Regelungen mit Behörden haben, Lufträume nutzen dürfen, die selbst in liberaleren EU Ländern undenkbar sind und, dass wir eine - wenn auch ausbaufähige - Lobby haben.

Insofern ist der Verein für einen Gleitschirm- oder Drachenflieger nicht bloß ein Zusammenschluss von Gleichgesinnten, sondern er ist die Basis für unseren Sport. Wenn wir verhindern möchten, dass Privatpersonen Fluggelände kapern und uns gegen Geld wieder zur Verfügung stellen, wenn wir verhindern wollen, dass egoistische Gastflieger hart erarbeitetes Vertrauen zerstören, dann sollte sich jeder Einzelne vor Augen halten, dass die Arbeit von Vereinsfliegern uns allen zu Gute kommt. Dass Verantwortliche dabei manchmal (zum Wohle des Fluggeländes!) unpopuläre Einschränkungen beschließen müssen, ist leider oft unumgänglich und sollte respektiert werden.

Vereine und Gäste

Neben den allgemeingültigen Prinzipien und Normen eines Vereinszwecks wie Sicherstellung und Anbieten von Flug- und Trainingsmöglichkeiten haben sich die meisten Fliegervereine zudem noch die Aufgabe von Gastflugmöglichkeiten aufgebürdet. Wohlwissend, dass dies i.d.R. mit zusätzlicher Arbeit verbunden ist. Neuerdings sogar mit Anfeindungen. Deshalb darf von Gästen in Fluggebieten erwartet werden, dass sie sich an Regeln und ggf. Beschränkungen halten. Auch wenn diese für den Außenstehenden teilweise nicht nachvollziehbar sind, denn er kennt die Hintergründe nicht.

Zum Abschluss deshalb ein Appell an alle Pilotinnen und Piloten, die in fremde Fluggebiete fahren: Erkundigt euch vorher über Regelungen und Beschränkungen. Gibt es diese, haltet sie ganz einfach ein. Seid ihr nicht bereit dazu, fahrt woanders hin. Wenn ihr als Gast in einem fremden Fluggelände unterwegs seid, versucht ein Mindestmaß an Freundlichkeit gegenüber anderen Fliegern, Fußgängern und Zuschauern an den Tag zu legen.

Die Initiative FAIR in the AIR des DHV ist gut, wichtig und kommt zur rechten Zeit. Wie viel schöner wäre es aber, wenn sich einfach jeder an die Vorgaben und Regelungen sowohl der gastgebenden Vereine als auch des gesunden Menschenverstandes halten würde? Dann wäre FAIR in the AIR überflüssig. Ein Traum!

Anzeige

DGFW Garmisch-Partenkirchen

30-jähriges Vereinsjubiläum

Im Juli fand die Clubmeisterschaft des DGFW in Garmisch-Partenkirchen statt. Der Streckenflugbewerb konnte leider nicht durchgeführt werden, doch ließen die Wetterbedingungen Bewerbe in zwei Disziplinen zu und so kürte der Verein die diesjährigen Vereinsmeister im Hike & Punktlandung sowie Punktlanden: Hike & Punktlandung: 1. Matthias Hartmann, 2. Thomas Pyroth, 3. Thomas Schmidt, Punktlandewettbewerb: 1. Michael Straubinger, 2. Frank Fleischmann, 3. Matthias Märkl. Am Abend fand die 30-Jahrfeier mit Siegerehrung und Ehrung langjähriger Mitglieder statt. Gründungsmitglieder der Gleitschirmsegler Werdenfels (1987) Bernhard Schmid, Thomas Zeller und Gerhard Steinberg waren zu Gast. Im Rahmen eines gemütlichen Zusammenkommens berichtete Bernhard Schmid, 1. Vorstand ab 1987, von den Anfangszeiten des Gleitschirmsports und Josef Wiesbauer präsentierte Fotos von den Anfängen des Drachenflugs. Die Mitglieder des DGFW freuen sich über die gelungenen Feierlichkeiten und blicken freudig auf die kommenden Jahre aktiven Vereinslebens.

Annalena Hinestroza
dgfw.club/index.php

Anzeige

Von links: Girgl Weinzierl (3. Platz), Clubmeister Dietmar Siglbauer und der Zweitplatzierte Dieter Kamml.

Deltaclub Bavaria Ruhpolding

Clubmeister verpasst Siegerehrung

Nach vielen witterungsbedingten Absagen hatte der Wettergott für die Flieger des Deltaclub Bavaria Ruhpolding doch noch ein Einsehen. Bei besten thermischen Bedingungen ermittelten die Drachen- und Gleitschirmflieger den Clubmeister 2017. Vorstand Robert Schroll und Sportwart Thomas Halter hatten einen interessanten Wettbewerb ausgeschrieben. Jeder Pilot konnte wählen, ob er am Rauschberg oder Unternberg starten wollte, jedoch musste der Start vor 16 Uhr erfolgen. In der Folgezeit tummelten sich die verschiedensten Fluggeräte am Himmel über Ruhpolding. Dank der Wolkenthermik konnten sich die Piloten gut in der Luft halten und sich gegenseitig belauern. Nach und nach landeten die Clubmitglieder am Landeplatz Boider. Grund war die abendlich nachlassende Thermik, aber sicherlich auch der Grillduft, der in die Höhe stieg und der aufkommende Durst auf ein Landebier. Als kurz vor 19 Uhr Starrflügler-Pilot Dieter Kamml einlandete, wurde ihm bei der Siegerehrung der Clubmeistertitel verliehen. Niemand hatte aber den mehrfachen Deutschen Meister Dietmar Siglbauer auf der Rechnung. Gegen 19.30 kehrte der Gleitschirmpilot von einem 30 Kilometerflug, der ihn bis nach Siegsdorf und auf den Hochfelln führte, zurück und landete vor den überraschten Clubmitgliedern ein. Unter großem Jubel wurde die Siegerehrung wiederholt und der richtige Clubmeister gekürt.

Pele Faßbender
www.dcb-ruhpolding.de

Redaktionsschluss

Info 209 | 1. November 2017
Info 210 | 1. Januar 2018

DFC Ingolstadt

30 Jahre Ost Bayern Cup

Wie auf dem letzten OBC-Vorstandstreffen in Regensburg beschlossen, wird der DFCI nochmals die vorerst letzte OBC-Party und Siegesfeier ausrichten. Der Termin ist der 11.11.2017 und sie findet im Gasthof Lindenwirt in Denkendorf statt. Das 30-jährige Jubiläum des OBC werden wir mit besonderen Pokalen, Krügen und speziellen T-Shirts gebührend feiern. Lasst Euch die „letzte“ OBC Feier nicht entgehen und kommt zu uns, um die alten Cracks und die neuen Streckenflieger zum letzten Mal zu ehren. Für genügend Freibier und …. ist gesorgt. Der Lindenwirt hat günstige Zimmer und einen großen Parkplatz für Wohnmobile.

Günther Lechermann
www.dfci.de

NOVA on Tour

Spende an Bergwacht Sonthofen

Die Nova Testpiloten Mario Eder und Ferdinand Vogel waren zu Gast bei den Flugschulen Mergenthaler und Rohrmeier/Milz. Sie referierten über den Arbeitsalltag eines Nova Testpiloten und zeigten spektakuläre Videos von Testmanövern. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde der gesamte Erlös aus der Tombola an die Bergwacht Sonthofen gespendet. Die wertvollen Sachpreise wurden von den beiden Flugschulen und Nova zur Verfügung gestellt.

Robert Kleinhans
www.nova.eu

Markus Milz bei der Übergabe des Spendenschecks an Bereitschaftsleiter Bernd Zehetleitner von der Bergwacht.

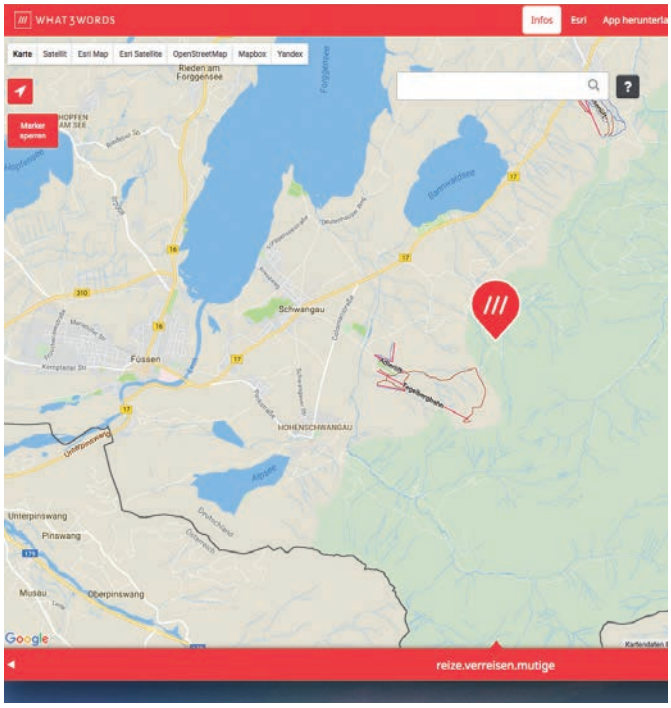
Prof. Dr. Martin Gabi (1. Vorsitzender, Foto l.) mit den Gewinnern der Vereinsmeisterschaft des GSV-Baden: Maren Scheurer (3. Platz, 2.v.l.), Klaus-Peter Schilli (1. Platz, 3.v.l.), Bernd Müller (4. Platz, 2.v.r.), Henning Meyer (5. Platz) – der zweitplatzierte Niels Bär war nach dem Gewitter schon wieder in der Luft. (Foto: Rüdiger Becker)

Gleitschirmverein Baden

Meistertag am Merkur

Laufen, fliegen, landen, Wissensfragen lösen – in vier Disziplinen konnten im Juli 2017 insgesamt 31 Schwarzwaldgeier ihre Kräfte am Baden-Badener Merkur messen. Die Vereinsmeisterschaft des Gleitschirmvereins Baden war auch in diesem Jahr eine Veranstaltung für Jedermann und jede Frau, um Sport und Spaß gleichermaßen zu erleben. Perfekt organisiert von Oliver Zind und seinem vielköpfigen Organisationsteam, war nicht nur die Leistung der Teilnehmer, sondern auch die der vielen Helfer erstklassig. Bester in der ersten Disziplin, dem 400-Höhenmeter-Berglauf, war Stefan Volk in nur 25 Minuten, dicht gefolgt von Dirk Ebert, der für die Strecke nur knapp eine Minute länger brauchte. In die zweite Disziplin gingen die Piloten und Pilotinnen mit der Zielsetzung, eine ganze Stunde oben zu bleiben. Dass es am Ende nur insgesamt fünf Piloten über die Sechzig-Minuten-Marke schafften war der schnell an Größe gewinnenden Gewitterzelle über Baden-Baden geschuldet – Steilspirale oder Ohren anlegen und nix wie runter. Nicht einfacher machte das zunehmend anspruchsvoller werdende Flugwetter auch die Landebedingungen. Perfekte Punktlandungen gab es windbedingt drei an der Zahl: Klaus-Peter Schilli, Nils Bär und Rainer Durst. Maren Scheurer zauberte die viertbeste Landung ins Grün. Die endgültige Entscheidung fiel in der vierten Disziplin: dem Wissenstest. Dabei ging es um Fragen wie: Was tun bei einer Baumlandung? Wie fliegt man richtig in die Thermik ein? Welche Lufträume gibt es über dem Merkur und was ist beim Fliegen darin zu beachten? Der Schlaumeiergeier mit dem dazu passenden Namen war mit voller Punktzahl Henning Meyer. Meister aller Klassen wurde mit einer Gesamtpunktzahl von 165 Zählern Klaus-Peter Schilli. Mit topfitten 63 Lenzen hat er gezeigt, dass es beim Gleitschirmfliegen vor allem auf eines ankommt: Erfahrung und Köpfchen. Platz zwei belegte Niels Bär, Platz drei ging an Maren Scheurer, der viertbeste Geier 2017 ist Bernd Müller und nicht zuletzt auch durch seine exzellente Kopfleistung sicherte sich den fünften Rang Henning Meyer.

Ralf Baumann
www.schwarzwaldgeier.de



Leserbrief | Info 207 | Seite 60 ff.

Livetracking als Lebensretter

Die Optionen zum Livetracking im DHV-Info 207 waren sehr interessant. Ein online Werkzeug, dass sich bei uns bewährt hat, ist What3Words. Dies verwandelt jede Koordinate in eine Drei-Wort-Adresse, die sich über Funk oder unterschiedliche Systeme (WhatsApp, SMS, Telefon) leicht mitteilen lässt. Bei GPS-Koordinaten können schon kleine Zahlendreher erhebliche Probleme bereiten. Die App und Benutzung ist kostenfrei, funktioniert auf Deutsch, und hat eine praktische Kompassfunktion, wenn man außerhalb des Netzes sein sollte.
Infos: www.what3words.com/

Dr. Hans Gutbrod, Tiflis, Georgien

Anzeige

DC Hohenneuffen

Fly with friends

Unter diesem Motto luden auch heuer die verbliebenen Drachenflieger des DC Hohenneuffen zum Fliegen nach Greifenburg (Kärnten) - und, oh Wunder, alle, alle kamen. Das Fazit einer fast perfekten Woche in nackten Zahlen:
10 Piloten mit zusammen 568 Lebens- und ca. 320 Flugjahren; 2 flexible Drachen, 7 Starrflügel, 1 Swift mit E-Motor; 51 Flüge; ca. 2.500 Kilometer Strecke; 2 Außenlandungen; 0 Unfälle; 0 krumme Steuerbügel; 1 Eismaschine; 1 Kaffeemaschine; 10 Forellen; mehrere Kilo Spaghetti; viel Kaiserschmarrn; ungezählte leere Flaschen; 8 Fahrräder; 1 Motorroller; 1 Motorrad; 2 Crossmaschinen; 1 Velosolex und - gute Laune ohne Ende. 2018? Selbstverständlich!

Flieger feiern am Boden

Seit über 40 Jahren fliegen sie am Hohenneuffen. Dass sie auch feiern können, haben die Flieger am Samstag wieder einmal bewiesen. Viele der über 250 Mitglieder, in der Zwischenzeit überwiegend Gleitschirmflieger, trafen sich auf ihrer Landewiese am Fuße der Burg, trotz des durchwachsenen Wetters mit Regengüssen und Sonnenschein. Dank der Jugendgruppe des Technischen Hilfswerks blieben auch die Schauer ohne Folgen, hatten die jungen Helfer doch, zusammen mit Aktiven des Vereins, am Vortag große Zelte aufgeschlagen. Am Vormittag waren sogar noch Flüge möglich; später blieb den Piloten, die neue Schirme kennenlernen wollten, nur das Aufziehen am Boden übrig. Die Flugschule Luftikus aus Stuttgart, schon lange dem Verein verbunden, präsentierte dazu neue Modelle und warb für ihre Flugreisen. Kaffee und Kuchen, vor allem aber vom Chef de la Cuisine Josef Stellbauer persönlich gegrillte Steaks und Spareribs sorgten für die stabile Grundlage für eine lange Nacht, die bei Einbruch der Nacht von der Rockband MÄX eingegroovt wurde. Für das Helferteam unter Leitung des Vorsitzenden Martin Heber hat sich der Einsatz gelohnt: Das Fest war ein voller Erfolg.

Dieter Rebstock
dc-hohenneuffen.de

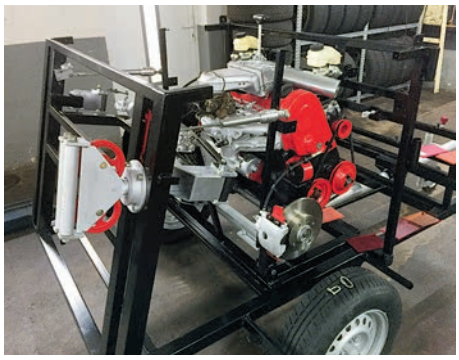
Gleitschirmverein Silent Wings

Vier glückliche Gewinner

Bei der Jahresabschlussfeier wurde der XC Gewinner 2016 gekürt. Friedrich Wuitz aus Burghausen hatte die drei besten Flüge des Jahres 2016 auf seinem Konto mit einer Gesamtpunktzahl von 562 XC-Punkten. Auf der Ergebnisliste folgt Birgit Schwab, ebenfalls eine Burghausenerin mit 532 XC-Punkten. Den dritten Platz erflog sich Kirsten Preis aus Simbach mit 378 XC-Punkten. Um auch weiterhin sicher in der Luft unterwegs sein zu können, wurden im Februar in der Turnhalle die Rettungsfallschirme neu gepackt. Weiter ging es im März mit dem traditionellen Start in die Flugsaison mit dem Silent Wings Wintercup. In diesem Wettbewerb geht es um die Airtime, die ebenfalls Friedrich Wuitz am besten für sich nutzte. Er gewann mit 3:03 Stunden. Markus Fuchs aus Heigermoos erflog sich mit 2:10 Stunden den zweiten und Kirsten Preis aus Simbach mit 2:00 Stunden Airtime den dritten Platz. Das „Streckenmonster" ist ein Flugwettbewerb, der ab 1. März ausgerufen wird. Wer als erster in Deutschland oder Österreich eine Strecke von mehr als 50 km fliegt, erhält diesen Titel. Für Franz Pfaffinger standen im Mai die Zeichen gut und er startete am Hausstein im Bayrischen Wald und flog in 2:55 Stunden eine Strecke von 59 km. Den begehrten Wanderpokal „Vereinsmeister Silent Wings" erhaschte sich im Juli Markus Schweinester (vorne rechts) aus Kastl. Der Kastler nutze den richtigen Augenblick und gewann mit 91,48 XC-Punkten (45,7 km FAI-Dreieck). Auf den zweiten Platz flog Franz Pfaffinger (hinten rechts) aus Pocking (74,50 XC-Punkte, 42,6 km flaches Dreieck) und den dritten Platz belegte Anton Waldiner (hinten links) aus Frontenhausen (71,61 XC-Punkte, 40,9 km flaches Dreieck).

Christina Niederreiter
silent-wings.eu/

ANZEIGEN HOTLINE
Gerhard Peter
+49-173-2866494
anzeigen@dhv.de



DHC Heidenheim

Windenüberholungen, das rechnet sich

Die in die Jahre gekommene Kochwinde vom DHC Heidenheim fiel wegen den unterschiedlichsten Störungen häufig aus. Meist dann, wenn die schönsten Thermikwolken über dem Schleppgelände in Dischingen standen. Der Verein zog deshalb vor 4 Jahren die Neuanschaffung einer stationären Winde in Erwägung. Doch schnell kam die Ernüchterung. Die finanzielle Lage der Heidenheimer Gleitschirmflieger ließ eine Investition in der Größenordnung nicht zu.

Vereinsmitglied Andy Birkhold, Inhaber einer kleinen Autowerkstatt, machte den Vorschlag, die alte Kochwinde über den Winter gründlich zu überholen. Die Skepsis war zunächst groß. Viele befürchteten, dass Geld in eine Grundüberholung gesteckt und die Störanfälligkeit nicht wesentlich reduziert wird. Während draußen der kalte Wind über die schneebedeckte Ostalb pfiff, zerlegte Andy die Winde in alle Einzelteile.

Das Gestell wurde sandgestrahlt und neu lackiert. Der Tank, die Zugregelung, die Bremszylinder, alle Bremsschläuche und Leitungen, der Wasserkühler und Ventilator, die Lichtmaschine, die Wasserpumpe, die Zahnriemen und alle anderen Verschleißteile wurden erneuert. Der Motor und das Getriebe mit Differential wurden generalüberholt. Um den Geräuschpegel niedrig zu halten, wurde der Aufbau geräuschdämmend mit Plexiglas verkleidet. Abschließend wird auch für den Windenfahrer die Zeit auf der Winde angenehmer durch einen neuen bequemen Sitz.

Auf die Trommeln kamen neue Liros SL 500 Dyneema Seile. Die in die Jahre gekommenen Vorseile und die Seilfallschirme wurden komplett ersetzt. Schließlich wurde auch noch ein Feuerlöscher montiert. Der ist zwar nicht Pflicht, aber eine sinnvolle Zusatzausstattung. Nach Abschluss aller Arbeiten, weit vor Frühjahrsbeginn, bestand die generalüberholte Winde den DHV Windencheck mit Bravour.

Mittlerweile hat die Winde gut 3.000 Schlepps von Gleitschirmen und Drachen ohne Auffälligkeiten und Störungen absolviert. Die Kosten für die Generalüberholung lagen bei ca. einem Drittel einer Neuanschaffung. Windendoktor Andy, wie er im Heidenheimer Verein genannt wird, bietet seinen Service rund um die Kochwinde mittlerweile allen Vereinen, Flugschulen und Privatleuten an. Egal ob es sich um eine Reparatur, eine komplette Sanierung oder eine Durchsicht vor dem 2 Jahres DHV Check handelt. Doch Andy hat noch ein ganz besonderes Schmankerl im Angebot. Wer seine Kochwinde zu Andy bringt, kann sich während der Reparaturzeit eine generalüberholte Kochwinde zum Selbstkostenpreis ausleihen.

Kontakt: +49(0)7321 275518, +49(0)176 21003753

Andy Birkhold
Dhc.heidenheim.com

Anzeige

Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunde Rhein-Mosel-Lahn

Fliegerfest

Im August fand das jährliche Fliegerfest in Lasserg an der Mosel gegenüber von Burgen statt. Über 100 Piloten und viele Zuschauern besuchten die seit vielen Jahren fest in den Terminplan der Lasserger Gemeinde verankerte Veranstaltung.
Gemeinsam mit den Rhein-Mosel-Lahner Gleitschirmfliegerfreunden (RML) und dem Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Siebengebirge (DGC) wurden mit zwei Doppeltrommel-Winden an zwei sonnigen und thermischen Tagen viele Windenschlepps von morgens bis in die späten Nachmittagsstunden ausgeführt. Da der Wind zeitweise auch ideal am Naturstart-Hang (dem Lasserger Küppchen) anstand, konnte dann auch von hier aus gestartet und zum gegenüberliegenden Landeplatz in Burgen geflogen werden. Fünf Tandem-Piloten waren unermüdlich damit beschäftigt, Besuchern die Faszination des Fliegens näher zu bringen. Gleitschirmhersteller verschiedener Marken stellten ihre neuesten Fluggeräte vor, welche rege von den anwesenden Piloten getestet wurden. Die örtlichen Vereine von Lasserg haben wie in den Jahren zuvor ein hervorragendes Kaffee- und Kuchenbüffet sowie einen kleinen Flohmarkt organisiert. Ein Groundhandling Parcours, bei dem eine 150 Meter Strecke mit Hindernissen mit aufgestelltem Schirm bewältigt werden musste, sorgte zusätzlich für Kurzweile. Sieger des Wettbewerbs wurde Alexei Erdlei, dem beim abendlichen Ausklang in der Gaststätte Burg Bischofsstein der Siegerpreis in Form eines Gutscheins über einen 2-Jahres Gleitschirm-Check überreicht wurde. Alle Piloten und die Gemeinden Lasserg und Burgen sind sich einig, dass die Tradition des Fliegerfestes in Lasserg in den kommenden Jahren fortgeführt werden muss! Impressionen der Fliegerfeste von 2003 bis 2017
unter: www.thermik4u.de/fliegerfeste/66-2016-fliegerfest-lasserg

Uwe Lochmann
www.thermik4u.de

Tälesflieger Deggingen

Auf den König!

Im Juli auf einer spontanen Mitgliederversammlung der Tälesflieger Deggingen (auf dem Sommerfest unseres Nachbarvereines DC Hohenneuffen) wurde beschlossen, dass wir als erster Verein in der Geschichte des DHV einen König ernennen wollen.
Wir haben dann einen gesucht mit viel Zeit und Geld und haben unseren 1. Vorsitzenden Michael Wagner für diesen ehrenvollen Posten begeistern können. Somit fand nun nach wochenlanger Vorbereitungsphase im August die Krönungsfeier unseres Königs Michael der Erste statt. Einer seiner Untertanen begleitete das wichtige Amt, die Krone aufzublasen und ihm das Haupt zu krönen. Nach ein paar Huldigungen und der Überreichung der Krönungsurkunde konnte mit Anisschnaps auf unseren König angestoßen werden.

Wir bedanken uns in dieser Form auch bei unserem König für das Bemühen um unser Fluggebiet Sommerberg, was Zeit, Geld und Nerven gekostet hat. Der Dank sei auch den Verantwortlichen beim DHV geschuldet.

Petra Scheib
www.taelesflieger.de

Anzeige

1. Parafly-Club Schwaben

Clubmeisterschaft 2017 mit Rekordbeteiligung und Schirm-Testival

Die diesjährige Clubmeisterschaft im Juli 2017 in Andelsbuch war ein voller Erfolg: Mehr als 35 PCS-Mitglieder fanden sich bei guten Bedingungen zum gemeinsamen Fliegen von der Niedere ein. 20 Piloten stellten sich dem freundschaftlichen Wettstreit. Das Organisationsteam rund um den PCS-Vorstand hatte sich schon lange vor der Clubmeisterschaft mächtig ins Zeug gelegt und zusätzlich zur Vorbereitung des Wettkampfs mit seinen abwechslungsreichen Aufgaben zahlreiche Testschirme für ein Testival organisiert. Am Samstagnachmittag und Sonntag waren insgesamt drei fliegerische Aufgaben zu bewältigen. Zusätzliche Punkte konnten durch Sicherheitsbewusstsein und Identifikation mit dem 1. PCS erzielt werden. So flossen unter anderem PCS-Kleidungsstücke sowie vom Piloten mitgeführte sicherheitsrelevante Ausrüstungsgegenstände in die Wertung ein (Rekord: 19). Clubmeister wurde Joachim Kuhnt, mit hauchdünnem Abstand folgte Achim Klopfer auf dem 2. Platz. Den dritten Rang eroberte Joachim Böckler. Alle Teilnehmer und Helfer der Clubmeisterschaft konnten sich dank der großzügigen Unterstützung von zahlreichen Sponsoren über tolle Preise freuen.

Ein herzliches Dankeschön geht an ADVANCE, NavITer, NOVA, SKYTRAXX, SWING sowie die privaten Spender. Für die Bereitstellung von Testschirmen danken wir sehr herzlich der Flugschule Chiemsee, der Flugschule Göppingen und Triple Seven.

Ingrid Hoffmann
www.1pcs.de

Anzeige

Leserbrief

Beinahe Unfall beim Landen

Ich habe in letzter Zeit immer wieder bemerkt, dass sich die Leute nicht an die vorgeschriebene Landeeinteilung halten und damit sich und andere gefährden. Erst im Frühling dieses Jahres hatte ich am Brauneck ein ähnliches Erlebnis, als eine Fliegerin nicht die Linkslandevolte, die am Brauneck vorgeschrieben ist, sondern eine Rechtslandevolte flog. Bei dem Ausweichmanöver wäre sie dann fast in die Bäume geflogen, während ich meinen Gegenanflug abbrechen und vorzeitig landen musste. Daraufhin sprach ich die Leute an, warum sie sich nicht an die vorgeschriebene Landevolte gehalten hatten, was erst einmal mit Staunen registriert wurde. Anscheinend war den Leuten nicht bewusst, wie unverantwortlich und gefährlich sie sich verhalten haben.
Deswegen bitte ich euch um Folgendes: Könnt ihr dieses Thema in einer eurer nächsten Ausgaben aufgreifen, um die Leute darauf zu sensibilisieren? Vielleicht kann man auch die Flugschulen bitten, gut leserliche Tafeln oder Info-Blätter anzubringen (z. B. am Startplatz, an der Bergbahn, am Landeplatz), auf denen die zu fliegende Landevolte beschrieben ist. Sowohl in Kössen als auch am Brauneck wüsste ich auf Anhieb nicht, wo ich diese Information finden könnte.

Martin Kaufmann

Anmerkung der Redaktion: *Die vorschriftsmäßige Landung ist immer wieder Thema im Info, siehe aktuelles Info S. 34 ff., Info 207 S. 88 ff. und Info 203, S. 20 ff. Das werden wir auch in Zukunft so halten. In den meisten deutschen Fluggebieten gibt es Geländetafeln, auch am Brauneck Garland- und Südstart. Auf den Tafeln ist die Landeeinteilung in der Regel beschrieben.*

Südpfälzer Gleitschirmflieger Club

Trauer um Vereinsmitglied Dr. Heiner Geißler

Wir trauern um Dr. Heiner Geißler, der im Alter von 87 Jahren in Gleisweiler verstorben ist. Gemeinsam mit Stefan Seibel, Wolfgang Seibel, Peter Jung, Dominik Geißler, Markus Hänzel, Achim Torn, Uwe Gaßmann, Martin Appel, Peter Burkart und Gerd Kolbenschlag gründete Heiner im April 1992 den Südpfälzer Gleitschirmflieger Club e.V., dessen erster Vorstandsvorsitzender er sechs Jahre lang war. In all den folgenden Jahren hat er mit Wort und Tat die Duddefliecher in vielen schwierigen Situationen unterstützt. Am 18. August 2012 hielt Heiner auf unserer 20-jährigen-Jubiläumsfeier eine mitreißende Ansprache über die Geschichte unseres Vereins und die Schönheit unseres Sports, mit der er uns alle sehr berührt hat. Auch 2016 nahm er noch an unserer Jahreshauptversammlung teil, übernahm die Wahlleitung und moderierte. Für uns Duddefliecher war und ist es eine große Ehre, eine solche herausragende Persönlichkeit unter uns gehabt zu haben und wir werden Heiner in unseren Gedanken und während unserer Flüge oft sehr nahe sein.

Dr.-Ing. Wolfgang Reuter
www.duddefliecher.de

Anzeigen

FLY Tirol
FLUGSCHULE WESTENDORF
Flugschule Westendorf
Mehr als 25 Jahre Erfahrung!
Schulung in kleinen Gruppen
(max. 8 Teilnehmer)
Flexibilität ist unsere Stärke!
Bergliftstr. 22, A-6363 Westendorf
mobil: +43 676 847617100
www.para.at

FlyTeneriffa.de
Gleitschirmsafaris & Motorschirmfliegen lernen auf Teneriffa
ganzjährig - individuell - kompetent
B-Scheinflüge
Funkbetreuung
Soaringflüge
Groundhandling
Fortbildung
Thermikflüge
Streckenfliegen
Videoanalysen

BigOpenSky
KALENDER 2018
12 Monate reine Inspiration
Nur 16€ + Porto

Jetzt online bestellen >
www.BigOpenSky.com

Leserbrief | Info 206 | Seite 24 ff.

Der Schwarzwald von oben

Mit Interesse habe ich den sehr gelungenen Beitrag über die Fluggebiete im Schwarzwald gelesen. Ein Aspekt in Bezug auf den Kandel, offensichtlich einer der interessantesten Flugberge dort, stimmt mich jedoch sehr nachdenklich. Dort steht „Für Nichtmitglieder ist zudem eine Tagesmitgliedschaft notwendig und eine Patenschaft eines am Startplatz anwesenden Vereinsmitglieds.“ Ich kann verstehen, dass ein Verein für die Pacht für Start- und Landeplätze sowie weitere Kosten z.B. für Geländeerhalt, einen finanziellen Ausgleich haben muss, der von den Mitgliedern i.d.R. über den Mitgliedsbeitrag plus oft Arbeitsstunden erbracht wird und dass Gäste selbstverständlich einen angemessenen Beitrag z.B. in Form einer Tagesmitgliedschaft zahlen müssen. In meinem Verein ist es genauso.

Ich denke, es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, dass wir in Deutschland durch die strikte Regelung der Zulassungspflicht und einer tendenziell stetig steigenden Anzahl von Piloten wie auch DHV-Mitgliedern, eine eklatante Fluggebiets-Knappheit haben. Und mein Eindruck ist, dass sich der DHV dieses Problems grundsätzlich bewusst ist, und auch daran arbeitet.

Angesichts dieser Situation habe ich keinerlei Verständnis dafür, dass es der DHV – unter Verletzung des eigenen Leitbildes – duldet, dass einzelne Geländehalter die Nutzung der vom DHV zugelassenen Fluggebiete zusätzlich verknappen. Sorry Fliegerfreunde vom DGFC Südschwarzwald, ich nehme euer Fluggebiet jetzt als Beispiel, aber ich finde es nicht in Ordnung, dass die Nutzung auf einen erlesenen Kreis von Gästen eingeschränkt wird, in diesem Fall auf Personen die eine „Patenschaft eines am Startplatz anwesenden Vereinsmitglieds“ haben. Also werden wahrscheinlich 95 % aller DHV-Mitglieder, so wie auch ich, am Kandel nie fliegen dürfen. Es gibt auch andere üble Fälle, z.B. mir bekannte Fluggebiete in Hessen, die auf Vereine oder gar Einzelpersonen zugelassen wurden, und in denen der Geländehalter, letztlich mit Duldung des DHV, nur einen von ihm bestimmten Kreis von Piloten fliegen lässt.

Bitte DHV-Vorstände, nehmt unser („unser“ sage ich als überzeugtes DHV Mitglied) gemeinsames DHV Leitbild wirklich ernst, und erteilt Gelände-Genehmigungen oder Verlängerungen nur noch, wenn der Geländehalter sicherstellt, dass jedes DHV Mitglied dort auch fliegen darf, selbstverständlich nur sofern es die entsprechenden Auflagen (z.B. auch B-Schein wo notwendig) erfüllt, und die Nutzungsregeln einhält, und einen angemessenen Nutzungsbeitrag entrichtet.

Volker Kuth

Stellungnahme des DHV zum Leserbrief von Volker Kuth

Freies Fliegen ohne Einschränkungen und überall Willkommen – das wäre der Traum. Wir arbeiten dran. Leider erfordert die Realität einige Abstriche und in den Geländen spezielle Regelungen. Wichtigster Punkt: Das Verwaltungs- und Luftverkehrsgesetz ist anzuwenden. Der DHV ist zulassende Stelle für Geländeerlaubnisse nach § 25 LuftVG, kann aber keinen Verein, keine Flugschule und keine Privatperson dazu zwingen, die Gelände für alle öffentlich nutzbar zu machen. Die allermeisten Vereine/Geländehalter versuchen aus Gründen der Solidarität, Gastpiloten das Fliegen zu ermöglichen (auch am Kandel). Der DHV wirkt gemäß DHV Leitbild darauf hin, dass praxisgerechte Gästeregelungen eingerichtet werden.

Roland Börschel
DHV Geländevorstand

Björn Klaassen
DHV Flugbetrieb

Anzeige

FLUGGERÄTE GmbH

Die erste Adresse
für den
besten Retter

ALFAcross*115

LTF/EN 115 kg
Sinken: 5,41 m/sek
Gewicht: nur 1,23 kg

Nur in den besten
Flugschulen erhältlich

www.gleitschirm-retter.at
office@gleitschirm-retter.at

Gleitschirmflieger contra Kleingärtner

Warum Pressearbeit sich lohnt und wie man sie einfach macht.

*Text: **Ralf Baumann***

Eine regelmäßige Pressearbeit trägt dazu bei, dass Gleitschirmvereine nicht nur bei Unfällen in den Medien erscheinen. Doch bei den Themen Presse und Arbeit drückt viele Vereine der Schuh. Dabei braucht es gar nicht viel, damit es einfach geht. Drei ausgewählte Anregungen können helfen, es sich leichter zu machen.

Der einschlagende Einschlag

„Hallo, lieber Herr Baumann, könnten Sie so nett sein, mich mal auf dem Handy anzurufen? Ich würde Sie gerne um ein Interview bitten in Sachen Gleitschirmflieger contra Kleingärtner...“, so die E-Mail des Redakteurs eines Rundfunk-Senders in Baden-Baden Anfang September 2016. Tags zuvor war in der Presse die Überschrift zu lesen: *„Kleingärtner fürchten Bruchpiloten“*.

Was war geschehen? Unmittelbar neben unserem Landeplatz – „uns“, das ist der Gleitschirmverein Baden – befindet sich eine Kleingartensiedlung. Damals wurde von unerfahrenen Piloten ab und zu der Gegenanflug direkt über deren Areal geflogen. Anfang September ist ein Pilot dann frontal in eine Laube gekracht. Wir standen kurz davor, in der öffentlichen Wahrnehmung zum Risikofaktor zu werden. Damals hat sich eines ganz deutlich gezeigt: Als Gleitschirmverein braucht man eine regelmäßige Pressearbeit, damit man als das, was man ist – sicherheitsbewusste Sportler – wahrgenommen wird.

Mach’s dir einfach

Pressearbeit ist kein Hexenwerk, es ist ein Handwerk. Man muss es einfach nur tun. Über die wichtigsten Werkzeuge rund um das Thema Pressearbeit informiert schon der DHV in seinen Seminaren und dem PDF-Handbuch „Erfolgreiche Pressearbeit“ von Hartmut Schlegel (www.dhv.de/web/medien/medienkiteventplaner). Die Lektüre bringt vom Texte schreiben bis zum Presseverteiler alles prägnant auf den Punkt. Wichtig ist in der Vereinspraxis aber auch und vor allem, dass man überhaupt Pressearbeit macht. Die meisten Piloten sind keine Profis im Schreiben und brauchen auch keine zu werden. Gut, wenn sie ein paar Grundregeln beachten, aber es muss nicht perfekt sein. Wir schreiben in der Regel für Lokalredaktionen, nicht fürs Feuilleton der FAZ. Ein zu hoher Anspruch hält einen unter Umständen schon mal davon ab, sich hinzusetzen und etwas zu Papier zu bringen. Und diejenigen, die gar nicht schreiben können oder wollen, nehmen den Hörer in die Hand und rufen ihren Lokalredakteur an. Fasziniert ihn und bringt ihn dazu, etwas über euer Thema zu schreiben.

Als Piloten können wir vor allem eines: fliegen und übers Fliegen reden. Und darum geht es bei der Pressearbeit von Gleitschirmvereinen: Das, was wir können und lieben, lebendig rüber zu bringen und damit die nicht fliegende Öffentlichkeit zu faszinieren. Die Verpackung – der Text, der Aufbau, der Stil – ist wichtig, aber mindestens genauso wichtig ist das, worum es geht: das für Nichtflieger nach-erlebbare Thema.

Mach’s einfach interessant

Aus meiner eigenen Erfahrung als freier Texter und Redakteur weiß ich, wie schwierig es sein kann, ein Thema zu finden. Die meisten denken, Thema, das muss was ganz Neues sein. Nein, im Gegenteil. Man muss nicht das Rad der Gleitschirm-Pressearbeit neu erfinden. Im Goethe’schen Sinne liegt das thematisch Gute so nah. Denn für die meist nicht fliegende Zielgruppe unserer Pressearbeit ist das Faszinierende am Fliegen bereits das Fliegen selbst. Daher können wir in schöner Regelmäßigkeit alle Jahre wieder Themen spielen wie: „Faszination Gleitschirmfliegen“, „Mit wenig Stoff hoch in die Luft“, „Der weiteste/längste/höchste Flug in diesem Jahr“, „Der jüngste/älteste Tandempassagier/Pilot“, „Sicherheit beim Gleitschirmfliegen“, „Unser neuer Gleitschirmmeister“ uvm. Natürlich braucht eine attraktive Pressearbeit auch das Neue, aber aus meiner eigenen beruflichen Erfahrung: nicht mehr als zehn Prozent. Und manchmal tut es, wie Hartmut Schlegel empfiehlt, auch schon ein tolles Bild mit ein paar erlebnisreichen Zeilen.

Mach’s einfach zum Projekt

Dem „To-Do“-Stress der Pressearbeit nimmt man den Druck durch eine gute Planung. Wenn man weiß, mit welchen Themen man die Presse wann bedienen kann, braucht man diese nur noch in den Terminkalender einzutragen und zu gegebener Zeit abzuarbeiten – was aus dem Kopf ist, macht frei und damit unter Umständen sogar Spaß. Einfacher, spannender und für alle unterhaltsamer wird die Pressearbeit, wenn man noch ein paar Leute aus dem Verein mit ins Boot holt. In der Regel reißt sich darum zwar niemand, aber das ist auch eine Frage der Herangehensweise und gegenseitigen Erwartungshaltung.

Kleingärtner fürchten Bruchpiloten

Gleitschirmflieger krachen immer wieder in Parzellen am Kleinen Gehren

Von Florian Krekel

Baden-Baden – „Mittlerweile habe ich, wenn ich bei schönem Wetter in meinem Garten bin, den Blick mit einem Auge quasi ständig nach oben gerichtet, damit ich notfalls noch in Deckung gehen kann“, erregt sich Michael Bauerndistel, der eine Parzelle in der Anlage Kleiner Gehren sein Eigen nennt. Wie ihm geht es fast allen seiner Kleingartenkollegen. Wovor sie Angst haben? Vor Gleitschirmfliegern. Ihr Landeplatz liegt direkt nebenan, doch nicht selten verfehlen ihn unerfahrene Piloten und krachen in die Bäume, Hütten und Beete der Gärtner: Die haben jetzt genug und fordern eine Lösung des Problems.

Knapp überm Dach: Am Merkur schweben bis zu 8000 Gleiter pro Jahr in Richtung Landeplatz nahe der Kleingärten. Foto: Margull

Erst vor wenigen Tagen ist es wieder passiert. Ein auswärtiger Gleiter donnerte mitten in eine noch nicht einmal ein Jahr alte Laube. Tür und Wand der Hütte sind eingetreten und aus den Angeln gerissen, das Glas zerbrochen. „Ein Totalschaden“, konstatiert Bauerndistel zusammen mit Kollege Rolf Eckerle. Die Besitzer weilten zum Glück gerade im Urlaub, denn der Flieger schrammte vor seinem Einschlag nur knapp über die gepflasterte Sitzecke hinweg. „Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn da jemand gesessen hätte“, sagt einer der umstehenden Pächter, manche schütteln resigniert den Kopf.

Mindesten zehn, eher 15 Bruchlandungen habe es in den vergangenen zwei, drei Jahren in den Parzellen gegeben, rechnet Kleingärtner Erich Schön vor und deutet auf eine verbeulte, notdürftig ausgebesserte grüne Gartenhütte: „Allein bei mir sind sie schon viermal reingekracht, das geht so einfach nicht mehr.“ Der Meinung ist auch Thomas Drumm, Hauptvorstand der Baden-Badener-Kleingärtnervereinigung. „Wenn du ständig nur nach oben schauen musst, gibt es keinen Erholungswert mehr“, ärgert er sich. Außerdem bestehe Gefahr für Leib und Leben, sollte es einmal zu einer Kollision von einem verirrten Gleitschirmflieger mit einem Menschen in der Anlage kommen. „Bis jetzt ist Gott sei Dank noch nichts passiert, auch den Fliegern nicht.“

Dabei dürfen die eigentlich gar nicht über die Gartenanlage einschweben. Das bestätigt auch der Gleitschirmverein Baden und erklärt in Person von Pressereferent Ralf Baumann: „Der Gleitschirmverein Baden setzt sich aktiv für die Einhaltung der örtlichen Flugbetriebsordnung ein, die ein Landen auf Nachbargrundstücken der Landewiese untersagt. Wir behalten es uns vor, Piloten, die diese Regelungen fahrlässig oder bewusst verletzen, vom Flugbetrieb am Merkur auszuschließen.“ Der Verein betreibe insbesondere für die in den lokalen Gegebenheiten noch unerfahrenen Gastpiloten am Merkur einen hohen Informationsaufwand. So sei das Fliegen nur nach einer persönlichen Einweisung vor Ort in die Gegebenheiten am Lande- und Startplatz durch ein Vereinsmitglied erlaubt. Auch müsse jeder Pilot seine Flugbefähigung vorweisen. Hinzu kommen Infos auf Tafeln am Startplatz und auf der Internetseite des Vereins.

Warum es dennoch zu Bruchlandungen kommt? „Mangelnde Erfahrung“, sagt Baumann. „Der Merkur ist ein anspruchsvoller Landeplatz, da er von Bäumen umgeben ist. Das Gefühl für die Höhe ist dort manchmal schwierig zu bekommen. Und wir können trotz aller Infos ja nicht neben jedem Gleiter zum Aufpassen nebenher fliegen.“

Auch die Kleingärtner bestätigen: Die Bruchpiloten sind meistens Auswärtige. Sie machen deutlich: „Wir haben kein Problem mit den Gleitschirmfliegern per se: Das ist ein ruhiges Hobby, das uns an sich überhaupt nicht stört. Aber es muss eine Lösung her, die dafür sorgt, dass kein Pilot mehr über oder in die Gärten rauscht“, so Drumm. Wie diese aussehen kann, wissen sie auch nicht so genau. Sie hoffen auf den Gleitschirmfliegerverein.

So sieht es aus, wenn ein Pilot die Landung vermasselt hat. „Die Laube ist ein Totalschaden“, ärgern sich die Kleingärtner Erich Schön (links) und Michael Bauerndistel. Foto: Krekel

© BADISCHES TAGBLATT

Und vielleicht findet sich früher oder später ja doch mal jemand, den die Schreiblust packt – Pressearbeit braucht einen langen Atem und ist als Projekt langfristig angelegt.

Eine Krisen-Kommunikation

Das sind hier zwar „nur“ drei kleine Anregungen aus dem Bereich der Pressearbeit, aber dafür in meinen Augen drei sehr wichtige: Mach’s dir einfach! Mach’s einfach interessant! Mach’s zum Projekt!

Und wie ging es eigentlich mit der „Gleitschirmflieger contra Kleingärtner“-Story weiter? Wir haben von Anfang an eine gemeinsame, zum Wohle aller sinnvolle Lösung gesucht und dies auch so kommuniziert. Schließlich hatten unsere Nachbarn ein echtes, nicht nur ein mediales Anliegen, das es verdient hatte, rundum ernst genommen zu werden. Das einzig Sinnvolle war unsere lösungsorientierte Botschaft nach außen zur Öffentlichkeit und nach innen zu unseren Mitgliedern und Gastfliegern: „Wir haben eine mögliche Fehlerquelle erkannt und werden diese beheben. Eines unserer obersten Ziele ist das Wohl von Mensch und Natur.“

Was haben wir aus dieser Krise gelernt? Sie hat uns darin bestätigt, dass eine offene, vertrauensvolle und regelmäßige Kommunikation mit den Medien für Transparenz in der Öffentlichkeit sorgt und uns Gleitschirmflieger als das darstellt, was wir sind: ganz normale Menschen, die gerne fliegen – sicherheitsbewusst, rücksichtsvoll und am Wohle aller orientiert.

Als Pressereferent ist man immer derjenige, der initiiert und meist auch der, der umsetzt. Lohnenswert ist es, einfach einmal Piloten zum Themenbrainstorming einzuladen oder aktiv beim Lande-Getränk darüber zu sprechen, was diese bewegt, welche Erfahrungen sie gemacht haben, welche Flugreisen sie für die Zukunft planen, was „Normalmenschen“ wie Mann, Frau, Kinder, Nachbarn am Gleitschirmfliegen interessiert und fasziniert. So kann man auch auf Themen stoßen, auf die man alleine nicht gekommen wäre. Dann Aufgaben verteilen: Wer liefert aus welchem Flugurlaub wann Fotos und kann ein paar Stichworte dazu schreiben. Wer kann bei welchem Vereinsereignis aktiv sein, eventuell Fotos machen und O-Töne von Piloten und Gästen einfangen? Auf diese Weise erhält man im Idealfall ein kleines PR-Team.

Usedom – Blick nach Strandbad Ahlbeck

Wenn ein Traum

Mit dem Gleitschirm von Cottbus nach Usedom

Text und Fotos: ***Martin Serner***

Ich behaupte jetzt einfach mal ganz kühn, dass jeder passionierte Flieger fliegerische Ziele hat, die mehr oder weniger aktuell erreichbar für ihn sind. Der eine möchte gerne den Alpenhauptkamm überqueren, seinen ersten Hunderter schaffen oder seinen Höhenrekord knacken, und andere wiederum 20 Tumblings mit dem Shirt über dem Kopf. Was uns aber alle eint, ist diese unglaubliche Euphorie, wenn man so ein Ziel erreicht hat.

Für mich ging am 7. August so ein lang gehegter Traum in Erfüllung. Ich habe mir schon oft vorgestellt, wie es wohl wäre, mit meinem Schirm von Cottbus aus an die Ostsee zu fliegen und das Meer vor sich aus der Luft zu sehen. Ich habe es die Jahre über auch mehr als einmal probiert und kenne die ersten 100 km gut. Eine Besonderheit bei Flügen Richtung Norden von Cottbus aus ist jedoch, dass es oft am Nachmittag blau und die Thermik immer schwächer wird. Doch an diesem Tag hat mich das Wetter nicht im Stich gelassen.

Am Vortag rief mich mein langjähriger Freund und fliegerischer Mentor Thoralf aus Dresden an. Das konnte nur eins bedeuten, Alarm in der Luft. Er sponsert mich mit seiner Firma Hase Fassadenreinigung und gibt mir immer Bescheid, wenn gute Flugtage anstehen. Ich glaube, ohne ihn würde ich immer noch mit Papierflugzeugen spielen. Naja, jedenfalls habe ich am Abend spaßeshalber den XC-Planer angeworfen, um mir einen Überblick der in Flugrichtung liegenden Lufträume zu verschaffen und um einfach mal die Möglichkeiten auszuloten. Dabei spielt man dann ja gerne mal rum, und jeder der das Tool nutzt, kennt das, man setzt den Punkt immer irgendwie maßlos weit weg. Meiner lag bei 222 km relativ grader Luftlinie bei Uckermünde. Weiter ging es selbst in meinem Kopf nicht, da Thermik an der Küste ja doch eher Seltenheitswert hat.

Wer träumt denn nicht von weiten Flügen ...

Am Morgen machte ich mich dann also von meinem Wohnort Berlin auf zu meinem ca. 1,5 Stunden entfernten Heimatflugplatz Cottbus Nord. Heimat hat nebenbei bemerkt für mich eine tiefgehendere Bedeutung, denn ich bin in Cottbus geboren, aufgewachsen und habe dort meine ersten Flugversuche gemacht. Eigentlich war ich an diesem Tag sogar zu spät am Start, und nach der herzlichen Begrüßung aller konnte ich den ersten Streckenhungrigen nur neidisch hinterher gucken. Ich scherzte sogar noch: „bis nach Usedom sind es 230 km, so viel Zeit muss sein." Also schnell ran ans Seil und ab in die Luft. Mein Vater schleppte mich gekonnt und sicher in den nun fleißig kumulierenden Himmel. Ein Garant auf dem Bock könnte man auch sagen, denn im Flachland ist die Fliegerei ein Teamsport.

Hohe Basis

Jedoch musste ich erstmal den Anschluss finden und das war gar nicht so leicht, denn nach dem Ausklinken ging es ohne einen Piepser die Schleppstrecke entlang. In 100 m über Grund, schon fast in der Landevolte, erwischte ich dann doch noch einen kleinen Bart und ein Görlitzer Fliegerfreund gesellte sich zu mir. Weit vor mir erkannte ich dann zwei Schirme, was meinen Jagdinstinkt geweckt hat. Nach anderthalb Stunden und teils zähen Bedingungen hatte ich die beiden dann endlich eingeholt und wir konnten ein paar Kilometer zusammen fliegen. Derweil stieg auch die Basis auf 1.800 m, was einem natürlich

Selfie nach demSprung übers Stettiner Haff

wahr wird

↑ Link zum Flug auf www.dhv-xc.de, Flug am 7.8.17

Luft für Entscheidungen verschafft. Gegen 14.30 Uhr veränderten sich dann das Wolkenbild und die thermischen Bedingungen. Die Bärte waren plötzlich stärker aber auch deutlich weiter auseinander. Einige Wolken waren auch nur noch Deko, also war die Devise, nun sehr überlegt zu fliegen und die Route genau zu wählen.

Die ersten 100 km waren geschafft, und ich entschied mich, den direkten Weg beizubehalten und über die Oder ein Stück über Polen zu fliegen. Das ist schon ein Nervenkitzel, wenn die nächste Brücke 20 km entfernt ist, und du auf der einzigen Landstraße weit und breit nicht einmal einen Radfahrer erspähen kannst. Aber in Polen ist ja bekanntlich immer Silvester und so knallte mich ein netter 4-Meter Bart zurück an die Basis.

So langsam formierten sich auch richtig leckere Wolkenstraßen, die nur drauf gewartet haben, abgeritten zu werden. Als Bonus war nun auch der Rückenwind deutlich zu spüren. Zu meiner Rechten zog erst Schwedt und dann zu meiner Linken Prenzlau vorbei. So weit in den Norden hatte ich es noch nie geschafft, und so langsam machte sich so eine leichte Nervosität breit. Ist das denn heute der Tag, an dem es klappen könnte, ist das da vorne das Meer? Das muss es sein, aber ich traue meinen Augen noch nicht so recht. Nach gut 180 km war es dann soweit, ich konnte ganz klar die Küste vor mir sehen. So dicht komme ich vielleicht nie mehr ran, also machte ich schnell noch ein paar Fotos unter meinem Kumulushighway. Als die 200 km Marke dann greifbar schien, schaltete ich um

Mit dem letzten Bart nach Usedom

auf defensives Fliegen und wollte versuchen, mich einfach nur so dicht es geht, ans Meer zu schmuggeln. Das klappte auch außerordentlich gut und zu meinem Erstaunen waren sogar über Usedom noch ein paar Wolken zu sehen. Als mein persönlicher Zielpunkt vom Vorabend erreicht war, was mich schon überwältigte, fand ich doch tatsächlich um 18:30 Uhr noch einen letzten Bart. Er brachte mich auf 1.700 m und ermöglichte es über das Stettiner Haff nach Usedom rüber zu fliegen. Völlig euphorisiert machte ich einige Bilder und ein 360° Video. Ich genoss das Panorama und saugte die Eindrücke nur so auf. Einfach zu herrlich schmiegten sich das Seebad Ahlbeck und Swinemünde an die sanfte Küstenlinie an. Um aber auch wieder nach Hause zu kommen, entschied ich mich Richtung Festland zurück zu fliegen. Gelandet bin ich dann zufällig hinter dem Haus eines Ex-Berliners. Doch bevor wir ins Gespräch kamen, gab ich erstmal allen Bescheid, dass ich gut und weit weg gelandet bin. In weiser Voraussicht hatte ich zum Glück früh noch meine Freundin gebrieft, dass sie sich keine Sorgen machen soll, wenn ich mich erst abends melde. Die Freude war anschließend umso größer. Nachdem ich mein Equipment zusammengepackt hatte, brachte mich ein freundlicher Nachbar zum Bahnhof. So erwischte ich den letzten Zug nach Berlin und ersparte mir eine Nacht im Freien. Gegen Mitternacht fand ich mich dann auf meinem Balkon mit einem kühlen Radler wieder und habe meine Gedanken noch ein wenig weiter kreisen lassen, noch nicht ahnend, wie viele Glückwünsche und tolle Kommentare mich im XC erreichen würden. Danke liebe Community und liebe Vereinshelfer, bei Gelegenheit werde ich wieder etwas mit dem XC-Planer spielen.

Alle Flüge findet ihr
im Detail auf www.dhv.de
unter DHV-XC,
siehe QR-Code.

↓ Flug im Rofangebirge

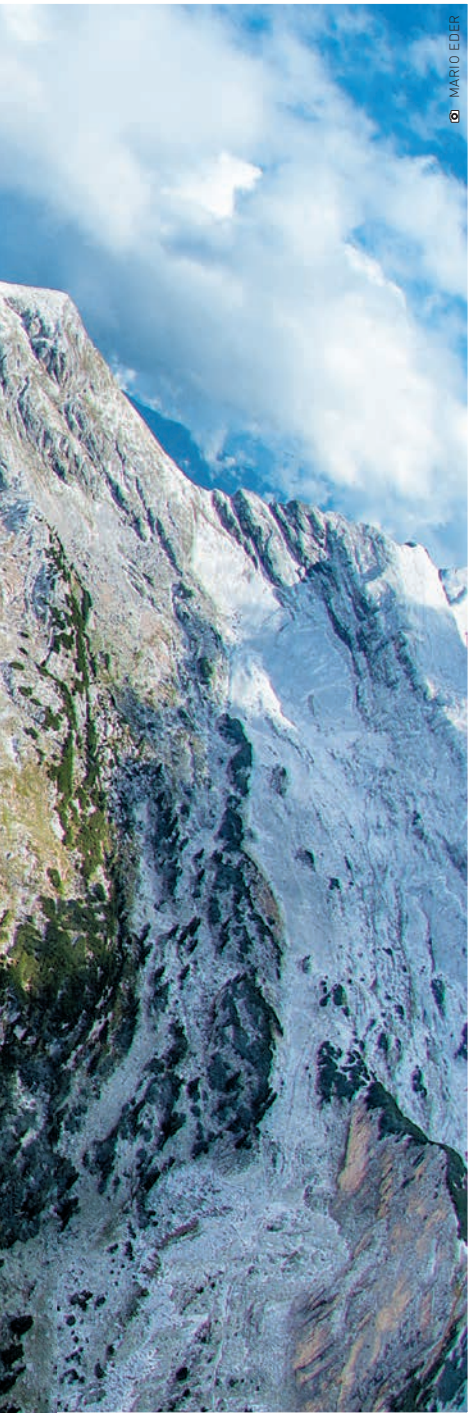
DHV-XC

Deutsche Streckenflugmeisterschaft 2017

Trotz immer wieder über längere Zeit schlechtem Wetter wurden in der Saison 2017 von mehr als 4.650 Piloten 108.700 Flüge eingereicht

Text: Richard Brandl

FLYMASTER
BRUCE GOLDSMITH DESIGN
NOVA
navTer Flytec
spot Ready for Adventure
GLEITSCHIRMSCHULE
DHV XC


© MARIO EDER

Am 15. September ging wie jedes Jahr die laufende Saison der Deutschen Streckenflugmeisterschaft zu Ende. Die neue DHV-XC-Saison 2018 hat am 16. September auch schon wieder begonnen. Nachfolgend findet ihr alle Ergebnislisten mit den Plätzen 1-10, die Gesamtpunkte und die verwendeten Geräte. Mehr Details unter: www.dhv-xc.de – Saison 2017.

Deutsche Streckenflugmeisterschaft

In der Saison 2017 werden in 10 verschiedenen Klassen Deutsche Meistertitel für Gleitschirme und Drachen vergeben. Eine wichtige Änderung zu den Vorjahren, es gibt keine offizielle Performanceklasse für Schirme mit LTF D mehr, sondern diese Geräte fliegen in einer Gesamtwertung um den Titel Deutscher Meister Gleitschirm Gesamt.

Sebastian Barthmes aus München holt sich den Meistertitel bei den Gleitschirmfliegern in der Gesamtwertung (2.863 Teilnehmer), Marcel Dürr aus Freising siegt in der Sportklasse (828 Teilnehmer) und Dietmar Siglbauer aus Wonneberg gewinnt die Standardklasse (2.189 Teilnehmer).

In der Damenwertung setzt sich unter 214 Teilnehmerinnen Christin Kirst aus Übersee an die Spitze und in der Tandemwertung (206 Teilnehmer) Stefan Lauth aus Eichenau. In der Deutschen Flachlandmeisterschaft GS (1.827 Teilnehmer) sichert sich Erwin Auer aus Kollerschlag den Titel.

Bei den Drachenfliegern werden vier Meistertitel vergeben. Markus Ebenfeld aus Kössen wird Deutscher Meister 2017 in der Flexiblen Klasse (239 Teilnehmer). Patrick Ruber aus Altbach siegt erneut bei den Starrflüglern (137 Teilnehmer). In der Damenwertung (19 Teilnehmerinnen) setzt sich Corinna Schwiegershausen aus Bremen durch. In der Deutschen Flachlandmeisterschaft HG (237 Teilnehmer) geht der Titel an Roland Wöhrle aus Gutach.

Neben den Wertungen mit Meistertiteln werden noch weitere ohne offiziellen Titel gelistet. Die Juniorwertung (maximal 28 Jahre mit Ende des Wettbewerbes) gewinnt bei den Gleitschirmen unter 134 Teilnehmern Tim Huber aus Teisendorf, bei den Drachen mit 11 Teilnehmern Kajo Klauß aus Sauerlach. In der Newcomer-Wertung fliegen Piloten, die das erste Mal am DHV-XC teilnehmen um den Sieg. Gewinner bei den Gleitschirmen (179 Teilnehmer) ist Michael Dreher aus Sonnenbühl, bei den Drachen (19 Teilnehmer) Andreas Fronius aus Ulm.

Es gibt noch drei Sonderwertungen. Das sind zum einen die Turmdrachen. Unter 128 Teilnehmern setzt sich Siegfried Zeller aus Inzell durch. Und in der Performanceklasse Gleitschirm (360 Teilnehmer) liegt der Sieger der Gesamtwertung vorne, Sebastian Barthmes aus München. Außerdem der sogenannte Deutschlandpokal, in diesem werden 6 Flüge eines Piloten gewertet, die in Deutschland gestartet sein müssen. Die Flüge dürfen auch in Ausland führen, Ausnahme sind die nichtdeutschen Alpen. Erwin Auer aus Kollerschlag gewinnt bei den Gleitschirmen (2.425 Teilnehmer) und Jochen Zeyher aus Gundelfingen bei den Drachen (316 Teilnehmer).

Dann sind noch die zwei Vereinswertungen interessant. Das ist einmal die Deutsche Vereinswertung, hier bilden die drei besten Piloten eines Vereines mit ihren drei punktstärksten Flügen der Saison eine Mannschaft. Die Gleitschirmwertung gewinnt wie schon letztes Jahr der Gleitschirmclub Hochries-Samerberg mit Sebastian Barthmes, Marcel Dürr und Werner Schütz. Auch in der Drachenwertung liegt der Gewinner des letzten Jahres ganz vorne, der Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V. mit den Piloten Markus Ebenfeld, Gerd Dönhuber und Roland Beutlhauser.

Dann gibt es natürlich die Bundesliga, unterteilt in die 1. und die 2. Liga. Diese Wettbewerbsform hat in den letzten Jahren immer mehr an Stellenwert gewonnen. Gewertet werden vom 01. März bis zum 15. Sep- »

↑ Start zum Streckenflug in Altes Lager

tember sogenannte Runden, einfacher gesagt Wochenenden.

An jedem Wertungswochenende werden die Streckenkilometer – nicht die Punkte – der 3 weitesten Flüge eines Vereins, geflogen von unterschiedlichen Piloten, zusammengerechnet und nach Platzierung Punkte vergeben. Oft können dabei auch Piloten für ihren Verein punkten, die nicht zu den bekannten „Profis“ zählen. Die 5 letztplatzierten Vereine in der 1. Liga steigen ab, die 5 bestplatzierten Vereine der 2. Liga steigen auf.

Die 1. Bundesliga kann bei den Schirmen wieder der Turnverein Bissingen für sich entscheiden, bei den Drachen der Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald. Die 2. Bundesliga gewinnt bei den Schirmen der Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V., bei den Drachen die Dasa-Sportgemeinschaft Ottobrunn e.V..

Statistik

Wer sich für Statistik interessiert, hier ein paar Zahlen (Stand 02.10.2017).

In der Saison 2017 haben 4.664 Gleitschirm- und Drachenpiloten 108.757 Drachen- und Gleitschirmflüge eingereicht. Das ist im Vergleich zur vergangenen Saison 2016 eine gleichbleibende Teilnehmerzahl und ein leichter (wahrscheinlich dem Wetter geschuldeter) Rückgang der eingereichten Füge (zum Vergleich: in der Saison 2016 waren es 4.656 Piloten mit 111.557 Flügen).

Zu den 26 Wertungen mit 10 Deutsche Meistertiteln sind derzeit außerdem 58 Regional- und Vereinsmeisterschaften mit zum Teil eigenen Aufgabenfaktoren über den DHV-XC organisiert Der Kontakt für die technische Umsetzung, die für DHV-Mitgliedsvereine natürlich kostenlos ist, lautet: admin@xc.dhv.de.

Nicht nur die teilnehmenden Piloten, die ihre eigenen Flüge und die ihrer Wettbewerbskonkurrenten überprüfen und analysieren wollen, schauen regelmäßig auf die DHV-XC-Seiten. Auch das Miterleben von Flügen anderer Piloten ohne Wettbewerbsgedanken ist ein Grund, die DHV-XC-Seiten zu besuchen. Die Kommentarfunktion zu den einzelnen Flügen und die Möglichkeit zum Veröffentlichen von Fotos ist dabei natürlich ein zusätzlicher Anreiz. Deshalb sind die Gesamtzugriffszahlen auf www.dhv-xc.de auch sehr bemerkenswert: 5.177.961 (!) Seitenaufrufe in der Zeit vom 16.10.2016 bis zum 15.10.2017.

Auch die Anzahl der weiteren Streckenflüge ist interessant: Bei den Gleitschirmen gingen 1.601 Flüge über 100 km und 198 über 200 km Strecke, bei den Drachen waren es 561 über 100 km und 66 über 200 km.

Die punktstärksten Flüge in der Deutschen Streckenflugmeisterschaft waren bei den Drachen ein FAI-Dreieck vom Hochfelln von Patrick Ruber mit 322,3 km und bei den Gleitschirmen ein FAI-Dreieck vom Nebelhorn von Robert Blum mit 286,6 km. Die besten überhaupt im DHV-XC eingereichten Flüge waren bei den Drachen ein FAI-Dreieck von Zell am See von Christopher Friedl mit 335,8 km und bei den Gleitschirmen eine Freie Strecke in Quixada / Brasilien von Alexander Robé mit 462,6 km. Alexander flog übrigens auch ein FAI-Dreieck mit 306,3 km an der Grente. Konrad Görg erzielte mit 440,69 km in Quixada / Brasilien einen neuen Deutschen Rekord über Freie Strecke.

Kleine DHV-XC-Erläuterung

Hier werden einige Regeln, technische Feinheiten und Ausschreibungsdetails erläutert, die teilweise neu sind oder aber immer schon für Verwirrung gesorgt haben.

Es kann nicht oft genug wiederholt werden, im DHV-XC eingereichte Flüge müssen unter Einhaltung aller luftrechtlicher Bestimmungen stattgefunden haben. Dieses Einhalten des Luftrechts bestätigt jeder Pilot mit jeder Flugeinreichung. Um eine eigene Bewertung diesbezüglich leichter zu machen, werden Luftraumverletzungen bereits beim Hochladen eines Fluges angezeigt. Zukünftig werden diese Angaben noch genauer beschrieben, außerdem bekommt der Pilot bereits an dieser Stelle auch eine Karte mit betroffenen Lufträumen angezeigt. Auf eine eventuelle Luftraumverletzung kann vom Piloten damit schon vor einer Veröffentlichung eines Fluges reagiert werden. Entweder gab es für einen Einflug in einen kontrollierten Luftraum eine Freigabe (z.B. für eine zeitlich aktivierte Segelflugzone), diese muss dann im Luftraumkommentar (also nicht im „normalen" Kommentarfeld) vermerkt werden. Ein Kommentar wie „passt schon" reicht hier natürlich nicht und führt möglicherweise zu einer kommentarlosen Fluglöschung. Oder der Pilot kann einen Fehler in seiner Flugplanung erkennen und muss diesen mit dem sofortigen Löschen eines Fluges nicht noch öffentlich zugänglich im Internet präsentieren. Flüge mit Luftraumverletzungen, bei denen kein Luftraumkommentar abgegeben wird (entweder bei Eingabe über das DHV-XC-Tool oder bei einem Direktupload), werden automatisch in die Kategorie „Flugbuch" verschoben. Jeder Pilot ist per Ausschreibung verpflichtet, Flüge, die per Direktupload hochgeladen werden, auf Luftraumverletzungen und auf korrekte Datenübernahme (Schirmtyp, LTF-Klasse, Wertungskategorie) zu prüfen und gegebenenfalls zu korrigieren bzw. einen Luftraumkommentar anzufügen.

Eine weitere Änderung in der Ausschreibung wird die Schleppstrecken betreffen. Zukünftig müssen nur noch die UL-Schleppstrecken (die tatsächlich wertungsrelevant sein können) aus der Wertungsstrecke von per Schlepp gestarteten Flügen gelöscht werden. Dies kann entweder über MaxPunkte bereits vor einem Hochladen gemacht werden oder aber auch in einem bereits veröffentlichten Flug (innerhalb der 14tägigen Einreichungs- und Bearbeitungsfrist). Dazu eingeloggt auf der Flugdetailseite oben rechts auf das kleine Uhrensymbol klicken und in einem neuen Fenster den Startzeitpunkt entsprechend verschieben. Flüge mit einer nicht gelöschten UL-Schleppstrecke werden entweder kommentarlos gelöscht oder können jederzeit aus dem Wettbewerb protestiert werden. Neben diesem Uhrensymbol gibt es übrigens noch zwei weitere Icons, einmal ein Papierkorb (Funktion dürfte selbsterklärend sein) und dann noch ein stilisiertes Blatt mit Hand, damit kommt man auf die Seite „Flugdaten ändern", auf der man viele Flugangaben korrigieren kann.

↑ Icons zum nachträglichen Bearbeiten

Um Flugverschieberei in der Bundesliga zu vermeiden, gilt bereits seit der vergangenen Saison: Der erste in der Bundesliga gewertete Flug eines Piloten bestimmt bis zum Ende der laufenden Bundesligasaison den Verein, für den alle weiteren Flüge des Piloten in der Bundesliga gewertet werden. Dies betrifft ausdrücklich nur die Bundesliga, der Pilot kann trotzdem für alle anderen Wertungen (wie z.B. Regionalwertungen) einen anderen Verein bestimmen, für den eine Wertung eines Fluges erfolgen soll.

Es gibt bekannterweise eine automatische Benachrichtigungsfunktion für Kommentare. Wenn bei einem eigenen Flug die Kommentarfunktion zugelassen ist, dann bekommt man bei jedem neuen Kommentar eine Benachrichtigung per E-Mail. Wer bei einem fremden Flug einen Kommentar abgibt, bekommt bei jedem weiteren neuen Kommentar zu diesem Flug auch eine E-Mail – **diese Benachrichtigungsfunktion lässt sich abschalten**, einfach beim Schreiben des Kommentars das Häkchen bei „Email-Benachrichtigung bei neuen Kommentaren" raus nehmen.

Relaunch

Der Relaunch der DHV-XC-Seiten ist bereits voll im Gange. Allerdings ging es bisher vor allem um dringend notwendige technische Änderungen im technischen Unterbau von Leonardo. Eine sichtbare Auswirkung sind beispielsweise die jetzt wesentlich genaueren Angaben zu Luftraumverletzungen, die neu gerechnet werden. Bald werden aber auch optische Veränderungen erkennbar sein. So wird die Nutzeroberfläche modernisiert oder eine bessere Bedienbarkeit auf Mobiles mit kleinen Bildschirmgrößen umgesetzt werden (Responsive Design).

Entwicklung

Es gibt auch heuer wieder Vorschläge für Änderungen und Verbesserungen im DHV-XC aus den Reihen der Piloten. Wir werden diese Anregungen im DHV-XC-Team natürlich ausführlich diskutieren, die nächsten Sitzungen dazu finden erst nach Veröffentlichung dieses Artikels statt. Änderungen sollen weiterhin sehr überlegt eingeführt werden, einige Vorschläge bringen zum Beispiel zwar Vorteile für eine bestimmte Pilotengruppe, dabei aber Nachteile für andere. Außerdem, je komplizierter ein Wettbewerb wird, desto weniger Interesse hat zumindest der Hobbypilot an einer solchen Veranstaltung. Wenn am Ende eines Tages nicht klar nachvollziehbar und einfach erkennbar ist, wer warum wo platziert ist, dann verliert ein Wettbewerb schnell seinen Reiz. Auch wenn man die Regeln aus Gründen der Sportlichkeit immer genauer und detaillierter machen kann, wirklich jeder Befindlichkeit gerecht wird man bei einem landesweiten Wettbewerb wie der Deutschen Streckenflugmeisterschaft niemals werden. Spezielle Gelände-Anforderungen können »

Deutscher Meister Sebastian Barthmes

Gleitschirm Gesamtwertung | 2.863 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Sebastian Barthmes	Ozone LM 6	1463,89
2	Marcel Dürr	BGD Cure	1416,89
3	Tim Huber	Swing Nexus	1403,47
4	Oliver Teubert	Skywalk Poison X-Alps	1378,77
5	Uli Straßer	Skywalk Poison X-Alps	1363,99
6	Dietmar Siglbauer	Swing Nyos	1254,04
7	Raphael Wolter	Ozone Zeno	1227,89
8	Nicolas Manthos	Ozone LM 6	1205,32
9	Helmut Blaim	Skywalk Spice	1203,00
10	Daniel Tyrkas	Ozone Enzo 2	1197,32

Deutscher Meister Stefan Lauth

Gleitschirm Tandemwertung | 206 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Stefan Lauth	Nova Bion 2	780,26
2	Hartmut Anding	Gin Fuse	502,83
3	Wolfgang Nöhring	Sky Metis 3	373,65
4	Martin Böhringer	Axis Para Sirius	337,81
5	Claus Mißbichler	Sky Metis 3	324,57
6	Dominik Binner	UP K2 2	304,81
7	Sebastian Huber	Advance Bibeta 6	274,64
8	Felix Bässgen	Nova Bion 2	250,06
9	Peter Lang	BGD Dual 40 lite	242,05
10	Karl-Heinz Groß	Druid II	216,95

Deutscher Meister Dietmar Siglbauer

Gleitschirm Standard Klasse | 2.189 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Dietmar Siglbauer	Swing Nyos	1254,04
2	Hans Walcher	Skywalk Chili 4	1180,17
3	Werner Schütz	Nova Mentor 4 light	1087,01
4	Achim Warbruck	Skywalk Chili 4	1065,63
5	Samuel Blocher	Advance Iota	998,25
6	Stefan Riedl	Nova Mentor 3	995,70
7	Hermann Klein	Nova Mentor 5	985,79
8	Christoph v. Stietencron	Ozone Buzz Z5	983,90
9	Tobias Ehrmann	Nove Mentor 4 light	980,00
10	Armin Harich	Skywalk Chili 4	913,70

Deutscher Meister Markus Ebenfeld

Drachen Flexibel | 239 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Markus Ebenfeld	Icaro 2000 Laminar 14.1	1674,01
2	Gerd Dönhuber	Moyes Litespeed RX	1329,02
3	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5 Tecnora	1312,20
4	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09	1002,03
5	Hans Kiefinger	Aeros Combat 13,2 09GT	948,20
6	Siegfried Zeller	Bautek Fizz	929,79
7	Konrad Schwab	Icaro 2000 Laminar Z9	928,61
8	Helmut Denz	Icaro 2000 Laminar Z9 C	846,91
9	Stefan Eylert	Moyes Litespeed RX-35	830,71
10	Jonas Willemeit	WillsWing T2C-154	758,35

Deutscher Meister Marcel Dürr

Gleitschirm Sport Klasse | 828 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Marcel Dürr	BGD Cure	1416,89
2	Tim Huber	Swing Nexus	1403,47
3	Helmut Blaim	Skywalk Spice	1203,00
4	Markus Anders	Nova Triton 2 light	1195,56
5	Berni Koller	Skywalk Spice	1175,99
6	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1114,79
7	Simon Wamser	Advance Sigma 10	1082,76
8	Christin Kirst	Skywalk Spice	988,30
9	Georg Rauscher	Ozone Alpina 2	953,04
10	Peter Hilger	UP Trango Xrace	951,75

Deutscher Meister Patrick Ruber

Drachen Starr | 138 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Patrick Ruber	Air Atos VRS light	1684,75
2	Jochen Zeyher	Air Atos VQ Race 14	1459,54
3	Gernot Bächle	Air Atos VR	1408,32
4	Dirk Ripkens	Air Atos VQ Race	1344,59
5	Reinhard Pöppl	Air Atos VQ Race	1337,60
6	Dieter Müglich	Air Atos VR plus	1234,92
7	Thomas Sterzing	Air Atos VQ	1187,25
8	Roland Beutlhauser	Air Atos VRS light	1114,64
9	Berthold Meier	Air Atos VR	1007,24
10	Peter Friedemann	Air Atos VR	934,60

Deutsche Meisterin Christin Kirst

Gleitschirm Damenwertung | 214 Teilnehmerinnen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Christin Kirst	Skywalk Spice	988,30
2	Brigitte Kurbel	Ozone Zeno	814,34
3	Ramona Eckert	Ozone Rush 4	785,78
4	Yvonne Dathe	Ozone Zeno	720,94
5	Birgit Schwab	Skywalk Chili 3	577,71
6	Ewa Korneluk-Guzy	Ozone Mantra M6	576,68
7	Renate Pfefferle	Ozone Alpina	561,85
8	Elisabeth Seibt	Ozone Swift 4	541,04
9	Maria Barthmes	Advance Iota	526,88
10	Andrea Dorsch	Advance Sigma 9	507,55

Deutsche Meisterin Corinna Schwiegershausen

Drachen Damen | 19 Teilnehmerinnen

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	C. Schwiegershausen	Moyes RX3	617,17
2	Caroline Greiser	WillsWing T2-30	391,11
3	Manuela Braun	Air Atos VRS	294,47
4	Claudia Franken	Bautek Fizz	288,03
5	Melanie Fricke	WillsWing T2C	247,14
6	Susanne Schönecker	Air Atos VRS light	227,69
7	Aline Dobrovsky	Moyes Litespeed RX	215,41
8	Greetje Janßen	Icaro 2000 Laminar Z9	205,06
9	Renate Griebl	Air Atos VRS light	148,54
10	Mereen Köhler	Icaro 2000 mastR	135,87

Deutscher Meister
Erwin Auer

Deutsche Flachland Wertung GS | 1.826 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Erwin Auer	Swing Core 2.24	1105,25
2	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	951,80
3	Sven Nissen	Skywalk Cayenne 5	949,85
4	Armin Harich	Skywalk Chili 4	913,70
5	Wolfgang Freund	Skywalk Cayenne 5	911,75
6	Holger Braun	Ozone Zeno	906,58
7	Georg Rauscher	Ozone Alpina 2	830,33
8	Sepp Gschwendtner	UP Trango Xrace	819,57
9	Peter Hilger	UP Trango Xrace	813,28
10	Hagen Walter	Ozone Zeno	794,72

Deutscher Meister
Roland Wöhrle

Deutsche Flachland Wertung HG | 240 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5 Tecnora	1312,20
2	Jochen Zeyher	Air Atos VQR	1240,61
3	Dirk Ripkens	Air Atos VQR	1142,90
4	Reinhard Pöppl	Air Atos VQR	1040,45
5	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09	1002,03
6	Jonas Willemeit	WillsWing T2C	758,35
7	Rudi Kutz	Air Atos VQR	736,96
8	Albert Fröhler	Air Atos VQR	721,68
9	Frank Neubert	Air Atos VQR	707,31
10	Peter Friedemann	Air Atos VR	705,29

Deutschlandpokal GS | 2.424 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Erwin Auer	Swing Core 2	2065,36
2	Samuel Blocher	Advance Sigma 10	1759,45
3	Peter Hilger	UP Trango XRace	1743,33
4	Georg Rauscher	Ozone Alpina 2	1660,62
5	Sven Nissen	Skywalk Cayenne 5	1564,63
6	Sepp Gschwendtner	UP Trango XRace	1546,65
7	Ludwig Lohner	Gin Boomerang X	1514,00
8	Armin Harich	Skywalk Chili 4	1475.88
9	Alexander Fischer	Gin Boomerang X-Alps	1464,97
10	Wolfgang Freund	Skywalk Cayenne 5	1441,41

Deutschlandpokal HG | 319 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Jochen Zeyher	AIR Atos VQ Race 14	2161,85
2	Roland Wöhrle	Moyes RX 3,5 Tecnora	2149,33
3	Dirk Ripkens	AIR Atos VQ Race 14	1921,09
4	Reinhard Pöppl	Air Atos VQ Rece	1886,80
5	Bernd Otterpohl	Aeros Combat 13,7 09	1658,83
6	Rudi Kutz	AIR Atos VQ Race 14	1228,80
7	Jonas Willemeit	WillsWing T2C	1227,16
8	Georg Schumacher	AIR Atos VQ Race 14	1165,41
9	Rafael Burri	Air Atos VX	1152,03
10	Frank Neubert	Air Atos VRQ	1144,00

schlussendlich nur in Regionalwertungen berücksichtigt werden, hier gibt es jederzeit die Möglichkeit, individuelle Wünsche und Regelbeschreibungen umzusetzen.

Schlusswort

Der DHV freut sich sehr über das weiter anhaltende Interesse der vielen einreichenden Piloten, das den Erfolg des DHV-XC ausmacht. Für alle bietet unsere XC-Plattform neben der Teilnahme an den Wertungen der Deutschen Streckenflugmeisterschaft die Möglichkeit zur Planung eigener Flugvorhaben oder das Teilhaben an dem Flugerlebnis von Freunden und Flugsportlern überall auf dieser Welt.

Wir laden euch auch heuer wieder recht herzlich zum DHV-XC-Sportlertag ein. Neben den Siegerehrungen und der Preisvergabe werden wie immer interessante Vorträge und Filmbeiträge geboten. **Der DHV-XC Sportlertag 2017 findet am 19.11. im Haus des Gastes, Am Hagen 10 in 34508 Willingen statt, Beginn ist 10:00 Uhr.**

Wir möchten an dieser Stelle ausdrücklich allen Teilnehmern am DHV-XC gratulieren. Denjenigen, die ihr in den Wertungslisten findet, aber auch denen, die ihre ganz eigenen persönlichen fliegerischen Ziele erreicht haben, die sich natürlich nicht nur in Punkten messen lassen. Das eine schließt übrigens das andere nicht aus. Viel Glück in der neuen Saison, schöne Flüge und passt auf euch auf!

Euer DHV-XC-Team

Georg Rauscher, Axel Stuckenberger, Bernd Hübner, Richard Brandl, Jursa Consulting und Peter Wild

Gleitschirm Junioren | 134 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Tim Huber	Swing Nexus	1403,47
2	Nicolas Manthos	Ozone LM 6	1205,32
3	Markus Anders	Nova Triton 2 light	1195,56
4	Ferdinand Vogel	Nova Mentor 5	917,94
5	Raphael Wolter	Ozone Zeno	888,79
6	Johannes Schatz	BGD Cure	799,29
7	Ramona Eckert	Ozone Rush 4	785,78
8	Daniel Fischer	Niviuk Icepeak 8	715,00
9	Michael Dreher	Advance Iota	702,18
10	David Hiemer	UP Trango 3	679,64

Drachen Junioren | 11 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Kajo Clauß	Aeros Combat 12,7 GT	581,94
2	Markus Baisch	Air Atos VRS	563,39
3	Markus Kirchner	Air Atos VRS	457,27
4	Jakob Heindl	Moyes Litespeed RX 3,5	317,07
5	Moritz Schumacher	Seedwings Spyder 15	277,71
6	Lucas Lechermann	WillsWing T2C	170,30
7	Daniel Schüchter	Air Atos VR	147,11
8	Tina Weikard	Air Atos CS	135,68
9	Johannes Müller	Air Atos V 14	52,32
10	Martin Weber	Icaro 2000 MastR	38,72

Gleitschirm Newcomer | 179 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Michael Dreher	Advance Iota 26	702,18
2	Michael Vatter	Nova Mentor 4 light	515,44
3	Felix Dieckmann	Skywalk Chili 3	456,65
4	Florian Fellner	Ozone Swift 4	420,58
5	Matthias Wagner	Air Design Volt 2 sl	412,64
6	Tobias Wolfram	Ozone Swift 4	408,02
7	Tino van Elst	Ozone Alpina 2	388,99
8	Alexander Laux	UP Lhotse	340,50
9	Michaela Ammerl	Skywalk Arriba	321,96
10	Thomas Gayer	Advance Sigma 10	271,98

Drachen Newcomer | 19 Teilnehmer

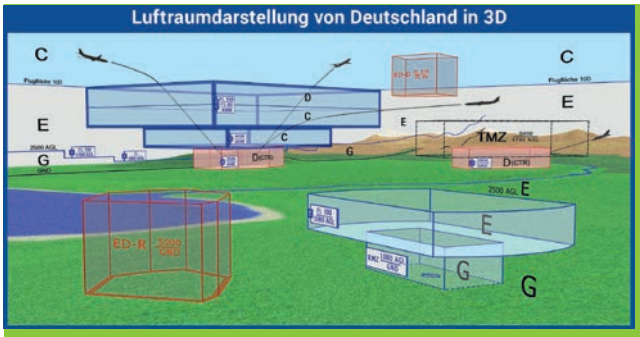
Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Andreas Fronius	Aeros Combat 12,7 GT	595,61
2	Oliver Salewski	Icaro 2000 Laminar Zero 9	485,51
3	Edgar Ruhl	Air Atos	283,82
4	Moritz Schumacher	Seedwings Spyder 15	277,71
5	Philipp Jagusch	Bautek Kite	226,01
6	Heiko Herzig	Ikarus Spirit	169,93
7	Thomas Link	Air Atos VR	163,57
8	Bernhard Disselhoff	Air Atos VRQ	160,56
9	Daniel Schüchter	Air Atos VR	147,11
10	Michael Schmitt	Ikarus 390	116,37

Vereinswertung Gleitschirm 182 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	3967,79
2	Hochfelln-Flieger Bergen e.V.	3860,52
3	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	3392,96
4	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2878,04
5	bodenlos e.V.	2816,47
6	Ostrachtaler Gleitschirmflieger e.V.	2769,67
7	Flugfreunde Ulm / Donautal e.V.	2644,79
8	Turnverein Bissingen	2590,54
9	DGC Albatros Landshut e.V.	2550,24
10	Drachen- u. Gleitschirmfliegerfreunde Berlin	2544,36

Vereinswertung Drachen 58 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	3950,47
2	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	3044,10
3	Drachenfliegerverein Bösingen e.V.	2392,72
4	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	2354,76
5	Drachenflugverein mittag team e.V. Immenstadt	2225,24
6	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	2214,27
7	Ammergauer Drachenflieger e.V.	2114,69
8	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	2014,04
9	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	1970,56
10	Flugsportfreunde "Ourewäller Iwwefliejer"	1719,51



© PETERS SOFTWARE GMBH

Lufträume respektieren

Wir Gleitschirm- und Drachenpiloten dürfen in Deutschland prinzipiell den unkontrollierten Luftraum G und den kontrollierten Luftraum E nutzen. Während alle motorisierten Piloten in E ab 5.000 ft MSL, bzw. 3.500 ft GND einen Transponder schalten müssen, sind wir motorlosen Flieger davon befreit. Über den deutschen Alpen steigt der Luftraum E sogar bis auf FL 130. Wir haben also gute Voraussetzungen für Streckenflüge in Deutschland. Um den Luftraum weiterhin problemlos nutzen zu können, bitten wir euch die Luftraumgrenzen zu respektieren und zu beachten. Haltet immer ausreichend Abstand zu freigabepflichtigen Lufträumen oder benutzt den Flugfunk. Ihr helft damit, unsere erkämpften Freiheiten zu erhalten. Nur mit entsprechender Disziplin haben wir gute Argumente beim Verkehrsministerium und bei der Deutschen Flugsicherung.

Björn Klaassen / Helmut Bach (DHV Luftraum)

1. Bundesliga GS | 18 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Turnverein Bissingen	276,00
2	Gleitschirmclub Hochries-Samerberg	231,00
3	Drachen- und Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	229,00
4	DGCW Neidlingen e.V.	217,00
5	Drachenfliegerclub Ingolstadt	182,00
6	Drachenfliegerclub Hohenneuffen e.V.	179,00
7	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Tegernseer Tal e.V.	175,00
8	Gleitschirmverein Baden e.V.	171,00
9	Schrattenbach Flieger e.V.	169,00
10	1. Gleitschirmverein Bayerwald e.V.	168,00

1. Bundesliga HG | 18 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Südschwarzwald	110,00
2	Delta Club Bavaria Ruhpolding e.V.	100,00
3	Drachenfliegerclub Hammelburg e.V.	100,00
4	Ortenauer Drachen- und Gleitschirmflieger e.V.	52,00
5	Drachenfliegerverein Bösingen e.V.	50,00
6	Drachen- u. Gleitschirmclub Bayerwald e.V.	48,00
7	Drachenfliegerverein Spaichingen e.V.	48,00
8	Ammergauer Drachenflieger e.V.	43,00
9	Drachenflugverein mittag team e.V. Immenstadt	41,00
10	Delta-Club Wiehengebirge e.V.	41,00

2. Bundesliga GS | 170 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Drachen- und Gleitschirmverein Baiersbronn e.V.	772,00*
2	Bergdohlen Brannenburg e.V.	585,00*
3	Elztalflieger e.V.	572,00*
4	DGC Albatros Landshut e.V.	523,00*
5	Kurpfälzer Gleitschirmflieger Heidelberg e.V.	516,00*
6	Gleitschirmclub Lenticularis e.V.	499,00
7	Drachen- und Gleitschirmfliegerclub Aschau	489,00
8	Ostallgäuer Drachen- und Gleitschirmflieger	482,00
9	Drachen- und Gleitschirmclub Loffenau e.V.	454,00
10	GSC "Albatros" Bad Reichenhall e.V.	449,00

*Aufsteiger

2. Bundesliga HG | 47 teilnehmende Vereine

Platz	Verein	Punkte
1	Dasa-Sportgemeinschaft Ottobrunn e.V.	79,00*
2	Drachenflieger Bayr. Rigi e.V.	69,00*
3	Drachenfliegerclub Niederrhein e.V.	65,00*
4	Flugsportfreunde "Ourewäller Iwwefliejer"	62,00*
5	Jura Airlines Albatros e.V.	61,00*
6	Club für Drachenflugsport Hardheim	60,00
7	Hängegleiter-Club "Einkorn Schwäbisch Hall" e.V.	48,00
8	Nordbayrische Drachenflieger e.V.	45,00
9	bodenlos e.V.	44,00
10	Fensterbachtaler Deltaclub e.V.	39,00

Turmdrachen | 128 Teilnehmer

Platz	Pilot	Gerät	Punkte
1	Siegfried Zeller	Bautek Fizz	929,79
2	Timo Andree	Bautek Fizz	721,44
3	Tom Becher	Bautek Fizz	711,66
4	Ralf Ulbig	WillsWing U2 160	426,84
5	Fredi Reuter	Seedwings Spyder 14	361,09
6	Kai Ehrenfried	Seedwings Spyder 14	328,63
7	Stefan Baumgartner	Bautek Fizz	318,16
8	Thomas Kuhlmann	Bautek Fizz	301,28
9	Klaus Dertinger	Ikarus Spirit	299,47
10	Claudia Franken	Bautek Fizz	288,03

DHV FUN CUP

Fun Cup GS — 156 Teilnehmer

1	Danny Oberender	Ozone	116:39:19
2	Antonio Jula	Advance	84:12:08
3	Eric Schröder	Gin	80:50:08
4	Thomas Hartmann	Advance	57:02:10
5	Thorsten Schädel	UP	46:06:35
6	Martina Brunner	Nova	40:05:18
7	Martin Saur-Brosch	Ozone	38:54:08
8	Hubert Bottler	UTurn	32:56:20
9	Christian Hengge	Advance	29:36:01
10	Stephan Müller	Advance	28:20:33

Fun Cup HG — 126 Teilnehmer

1	Timo Andree	bautek	114:28:37
2	Ines Zießau	bautek	83:15:38
3	Ralf Ulbig	bautek	81:20:47
4	Andreas Fritz	Ikarus	80:38:50
5	Winfried Oswald	bautek	68:47:21
6	Tom Becher	Icaro 2000	67:25:20
7	Midori Onuki	Seedwings	65:14:09
8	Werner Huber	bautek	47:38:33
9	Emil Jilg	Seedwings	38:20:45
10	Jörg Mayer	Icaro 2000	35:48:39

Für alle Mitglieder

Einladung zum Sportlertag 2017

Der DHV-XC Sportlertag
mit Siegerehrungen und Vorträgen
findet am 19.11. im Haus des Gastes,
Am Hagen 10, 34508 Willingen statt.

Beginn 10:00 Uhr

Großes Auskurieren in Greifenburg

Text: Annette Koch | Fotos: Sarah Grosser

Zum großen Sommerevent der DHV-Jugend treffen sich dutzende junge Piloten in Österreich, um gemeinsam den Flugvirus zu behandeln

Vergiss nicht, dich bei den Events für 2018 anzumelden

Schau am 24.12.2017 ab 12 Uhr bei uns vorbei:

www.dhv-jugend.de/events

Samstag, Anfang August, Berg im Drautal. Das Treiben beginnt, mit einer Schaufel wird die Feuerstelle für die nächsten Tage ausgehoben, Steine werden herbei geschleppt, um das Feuer zu begrenzen, die Sonne brennt. Zur Abkühlung stecken wir unsere Köpfe in das Steinbecken, welches sich später noch als ein perfekter Kühlschrank erweist.

Die ersten Piloten, die das Sommerfieber gepackt hat, treffen am Nachmittag ein, die Zelte sprießen aus dem Boden, die Busburg wird um eine zweite Reihe erweitert, und die ersten Betten des Haus Ingenheim werden bezogen. Wer sein Lager errichtet hat, fängt schon mal an, das Feuerholz aufzustocken und baut den Grill auf. Nachdem alles erledigt ist, folgt eine kleine Vorstellungsrunde, um sich einen Überblick über die verschiedenen Symptome zu verschaffen. Schnell ist klar, dass das Fieber bei allen akut ist.

Zur ersten Linderung holt uns ein Fahrer von Autoreisen Edelweiß am nächsten Tag mit einem großen Bus und Anhänger direkt an der Unterkunft ab und bringt uns bei bedecktem Himmel an den Startplatz Emberger Alm. Nachdem die Nebelschwaden den Berg freigeben, kann das Fliegen beginnen. Zumindest für diesen Tag, denn wie oft bei unseren Events haben wir nicht allzu viel Glück mit dem Wetter und müssen uns mit Föhnlage, Gewittern und Regen auseinander setzen. Für die Teilnehmer des B-Schein ist dies nicht ganz so tragisch, denn so können sie in Ruhe dem Theorieunterricht folgen.

Alle Übrigen versuchen sich auf verschiedenster Weise von ihrem Drang zu fliegen abzulenken. Wie immer wenn die Energie raus muss, wird gewandert, geschwommen oder Volleyball gespielt. Einige Hochmotivierte treibt es abends oder in der Früh zu einem Walk and Fly auf den Berg. Nach einigen Tagen werden die Entzugserscheinungen allerdings so schlimm, dass wir nicht mehr wissen, ob wir halluzinieren, oder wirklich gerade ei-

↑ Die Jugend ist immer zu Späßen aufgelegt.

dhv-jugend.de

nen Flamingo in den Bergen und eine Kuh auf zwei Beinen am Lagerfeuer sehen? Alles ist Realität, denn bei der DHV Jugend ist fast alles möglich, vor allem, wenn das Wetter uns nicht in die Luft lässt. Nach etlichen Unwettern mit Sturm und Hagelkörnern, die so groß sind, dass sie als Eiswürfel dienen, ist der Feuchtigkeit und Kälte nur durch einen Saunabesuch entgegen zu wirken. Wer allerdings Lust auf noch mehr Wasser hat, geht auf der Insel zum Raften. Das Wasser spritzt von allen Seiten in die Boote, dazu auch noch vom Himmel. Es bleibt niemand trocken.

Gegen Mitte der Woche treffen dann trotz des schlechten Wetters mehrere Gründe zum Feiern aufeinander. Alle Teilnehmer der B-Schein Theorieprüfung haben bestanden, zudem wurde der theoretische Eingangstest zum Fluglehrerassistenten, eine Tandemprüfung sowie eine praktische A-Schein Prüfung erfolgreich abgelegt. Oben drauf kommt ein 18. Geburtstag und eine Zulassung zum Medizinstudium. Das alles bietet einen geeigneten Anlass, damit sich daraus eine spontane Küchenparty entwickeln kann, die die ganze Nacht dauert. Gott sei Dank ist am nächsten Tag nicht an Fliegen zu denken und wir haben genug Zeit zum Ausschlafen und aufräumen.

Pünktlich zum letzten Tag des Events werden dann endlich alle Leiden mit herrlichstem Wetter und guten Flugbedingungen behandelt. Der Startplatz wuselt nur so von

Piloten und das Event geht mit wunderschönen Flügen zu Ende.

Insgesamt hatten wir eine tolle Woche, wenn auch mit wenig Flugausbeute. Wir bedanken uns bei der Flugschule Phönix für die Durchführung des B-Scheins, bei Sesi, der uns alle Prüfungen abgenommen hat und bei der Familie Dünhofen für die tolle Unterkunft und das Shutteln zum Startplatz.

Anzeigen

Glitzerndes Edelmetall und leuchtende Augen

Nach 18 Jahren gewinnen die flexiblen Drachen wieder eine Medaille bei einer WM (6.-19.8.).

Text: Corinna Schwiegershausen | Fotos: Jörg Bajewski

↑ Das deutsche Team strahlt vor Glück über die Bronzemedaille

Sechs Abenteurer auf Medaillen-Jagd

Auf der Drachenflug-Weltmeisterschaft gelingt dem deutschen Nationalteam nach neun Durchgängen in der brasilianischen Hauptstadt eine Sensation: Bronzemedaille! Team Germany steht neben den unschlagbaren Italienern und dem Vize-Weltmeister Tschechien auf dem Podest. Primoz Gricar, Roland Wöhrle, Corinna Schwiegershausen, Jörg Bajewski, Gerd Dönhuber und Lukas Bader feiern den seit 18 Jahren größten Erfolg des FAI-1-Teams auf einer WM. In der Einzelwertung siegt der Tscheche Petr Benes vor Alex Ploner und Christian Ciech, beide aus Italien.

Flughafen Frankfurt – ein erstes, gutes Omen!

Sechs Kisten vollbeladen mit Carbon, Aluminium, Technora und ein wenig Blei einzuchecken, dazu noch Gurtzeuge, Reisetaschen und Koffer, im Handgepäck die wertvollen Fluginstrumente, Funkgeräte, Kameras, Ersatzgeräte, Ladegeräte, Computer und Tracker – es ist eine logistische Meisterleistung, die jeden von uns immer wieder stresst. Primoz ist schon seit zwei Wochen in Brasilia und fliegt sich ein, während der Rest unseres Teams direkt nach der German Open am 31. Juli auf die große Reise geht. Als wir schweißgebadet endlich am Gate ankommen, steht zu unserer großen Freude der Siegerflieger, die D-ABYI, bereit, um uns nach Rio zu fliegen. Mit dieser B 747-8 flog die Lufthansa das deutsche Fußballnationalteam nach gewonnener Weltmeisterschaft aus Rio nach Hause - das stimmt uns alle optimistisch

Kaum 12 Stunden später stehen wir mit unseren Gepäckmassen glücklich und wohlbehalten vor dem Ankunftsterminal von Galeão. Die Einreise war problemlos, die netten Herren vom Zoll haben uns sogar eine Geheimtür geöffnet, damit die langen Kisten nicht die Regale des endlosen Duty-Free-Bogens abräumen. Organisator Chico Santos hat wirklich alle Hebel in Bewegung gesetzt und viel positive Werbung für unseren Sport und die WM gemacht, so dass uns überall hilfsbereite Leute und viele Sympathien entgegenkommen.

Mein Bekannter Jonathas Scherer bringt uns die Kiste mit Ersatzsteuerbügeln sowie seinen massiven Dachgepäckträger mit Frontrack zum Flughafen – ich hatte bereits auf einem Arbeitsflug sechs Wochen zuvor für unser Team ein paar Sachen in Rio abgeladen, um Gewicht zu sparen - und hilft uns bei der Automiete sowie der Montage. Fix bringt Jörg seinen eigens gebauten Dachgepäckträger auf dem anderen Renault Duster an, gesattelt und gepackt brechen die Jungs auf ihre siebzehnstündige Autofahrt Richtung Brasilia auf. Leider nehmen die Fluggesellschaften auf Inlandsflügen keine überdimensionalen Gepäckstücke mehr mit, so dass sich einige von uns fragen, warum aus uns nicht besser ≫

Dank an die Sponsoren

Gleitschirmflieger geworden sind? Im ersten, extrem turbulenten Dust Devil Bart beim Trainingsrace liegt die Antwort dann wieder auf der Hand…

Ich fliege derweil vor nach Brasilia, um unsere Teamhelferin Claudinha zu treffen, mit ihr unsere Mietwohnung in Augenschein zu nehmen. Entsetzen stand mir ins Gesicht geschrieben, weil unsere Teamwohnung auf Tripadvisor als wesentlich größer verkauft worden war, als ich sie in Wirklichkeit vorfand. Statt fünf Zimmern gab es nur zweieinhalb, plus einen großen Wohnzimmer-/Küchenbereich. Zum Glück bietet mir Claudinhas Familie an, dass unser zweiter Teamhelfer Murilo und ich bei ihnen wohnen könnten, so dass die Jungs ein wenig mehr Platz haben. Als die Jungs erschöpft in Brasilia ankommen, nehmen es zum Glück alle mit Humor. Nachmittags treffen wir uns in Claudinhas Garten zum Drachenaufbau, kühlen uns in ihrem Pool ab, und bei einem gemeinsamen Abendessen besprechen wir die kommenden Flugtage

Eröffnungsfeier und die ersten Durchgänge

Zu Ehren der WM-Eröffnung durften alle Teams über die Schwebebrücke des Niemeyer-Museums defilieren, begleitet von spritzigen Trommelrhythmen einer brasilianischen Frauen-Percussion-Gruppe. Beim Cocktail-Empfang im Headquarter neben dem Museum konnten wir wenigstens einmal die Zeit nutzen, alte Freunde zu begrüßen und entspannt mit ihnen zu plaudern.

Der Ablauf der kommenden Tage wiederholt sich. Aufstehen um 6 Uhr morgens, alle geladenen Geräte einpacken, Frühstück, Abfahrt ins Teamhaus um 7.15 Uhr. Ankunft 7.45 Uhr bei den Jungs, Zeit für einen Tee, kurzes Wetterbriefing von Lukas, Rolands Schultern und Primoz´ Hand mit Kinesiotape versorgen, alle Gurtzeuge ins Auto, Drachen verzurren, 8 Uhr Abfahrt zum Startplatz. Teamleaderbriefings teile ich mir mit Lukas, danach Tasksetting, wo wir Primoz mit drin haben und Pilotenbriefing. Varios programmieren, Aufgabe aufschreiben, alle Tracker einstellen, Teambriefing und besprechen der Aufgabe - und schon geht's in die Luft!

Mehr Infos unter
www.dhv.de/web/piloteninfos/wettbewerbsport/drachen-szene/live-berichte/weltmeisterschaften-fai-1-in-brasiliabrasilien-2017/

Ziel nicht Esplanada

Fünf von uns stehen im Ziel nach 105 km und einem spannenden Endanflug über 5 km Buschland. Primoz, Gerd und Roland mit derart guten Zeiten, dass wir mit dem Team gleich mal auf einem dritten Platz anfangen. Ich dagegen bremse kurz nach dem Start ein, weil ein Pilot nach einer Kollision die Rettung ausgelöst hat. Ich warte ab, wo er landet und schaue, wo ich landen könnte zum Helfen. Zum Glück bewegt er sich nach einiger Zeit wieder, und unsere Fahrer funken, dass ein Rettungsteam für ihn bereits auf dem Weg sei und er ok ist. Danach wieder aufzusteigen in den „normalen" Wettbewerbsrhythmus und Anschluss zu finden, ist an diesem Tag nicht möglich. Ich lande 12 km vorm Ziel. Nach Prüfung meines Tracks gewährt mir der Organisator einen Bonus von zwei Minuten Gleitdistanz, was in etwa 3 Punkte ausmacht, weil über 100 Piloten im Ziel stehen. Aber ich habe diese Aktion für den verunglückten Piloten und nicht für Punkte getan, von daher ist es ok, und ich würde nicht zögern, es wieder genauso zu machen

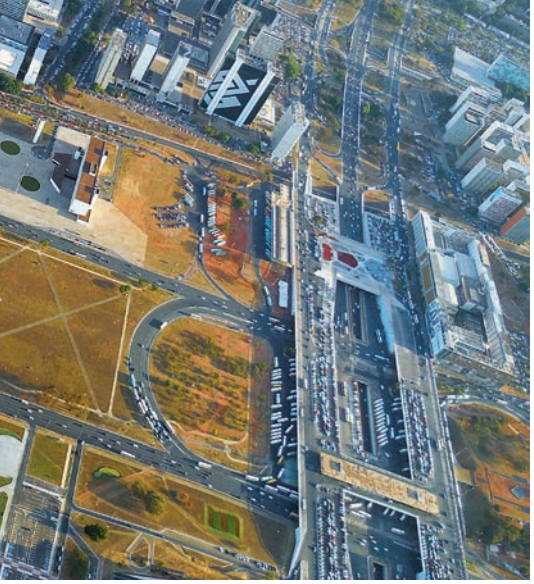
102 Piloten auf der Esplanada und Gerd in Polizeigewahrsam

Im zweiten Durchgang wird Primoz Tagesdritter. Lukas und ich kommen relativ schnell im Ziel an. Die italienischen Zwillinge Alex und Christian zeigen mit Platz 1 und 2 ihre Dominanz und setzen das Italienische Team mit großem Vorsprung an die Spitze. Insgesamt fliegen 102 Piloten ins Ziel.

Am nächsten Tag kommen Primoz und ich zwar fast als letzte im Ziel an, weil aber die Zeiten so eng zusammen liegen, können wir dennoch gut punkten fürs Team, zusammen mit Jörg. Für mich ist es der schönste Flug aller Zeiten auf einer WM - Primoz und ich haben uns gegenseitig geholfen am Funk, wir sind spät dran und finden die magische letzte Thermik, um es noch zur Esplanada zu schaffen. Kurz nach der Landung kommt Betinho vom Organisationsteam zu mir und verbindet mich mit der Deutschen Botschaft, um Gerd zu helfen... Starkes Sinken und Gegenwind zwangen Gerd am Präsidentenpalast einzulanden. Es gab ein Polizeiaufgebot, Gerd wurde abgeführt. Erst nach stundenlangen Verhandlungen kam er wieder frei. Der Organisator bestrafte ihn mit O Punkten und einem Tag Flugpause.

Gerd ist wieder dabei!

Zum Glück haben wir unseren Gerd reaktivieren können, nachdem er ruhig seine Strafe hingenommen hat. Dafür bedankt er sich gleich mal, indem er mit Primoz und Roland zusammen richtig schnell ins Ziel fliegt. Lang-



←← Anflug auf Brasilia

← Die Esplanada - jeden Tag gab es spannende Zieleinflüge mitten in der Stadt

sam klettern wir in der Wertung wieder nach oben, Primoz ist als einziger von uns weiterhin in den Top Ten platziert. Am Morgen des nächsten Tages begrüßt uns wieder blauer Himmel. Eine starke Inversion lässt uns kaum über 2.000 m steigen im Startpulk des Horrors. Dennoch schaffen wir es irgendwie, uns für die 115 km Aufgabe um 2 Wenden zu motivieren. Als wir endlich auf Strecke gehen, finden wir die Thermik des Tages, die uns auf 3.200 m bringt. Leider zieht der Rauch eines großen Feuers unter der Inversion über unsere Strecke und schaltet uns den Motor ab. Ein langer Gleiter Richtung erste Wende, und wir sehen viele, viele gelandete Punkte auf dem Weg. Als Primoz funkt, dass die Ridge nicht geht nach der Wende und er landen muss, entschließen Jörg und ich, es auf der Hochebene zurück zu versuchen. Leider kommen wir nicht weit und lernen in unseren Landefeldern die Klettenpest kennen. Als ich versuche, die stechenden Plagegeister von meinen Handschuhen, Jacke und Hose zu lösen, bohren sich die Dornen mit Widerhaken in meine Finger. Große Überraschung, als wir weiterfahren und ich höre, dass Roland und Primoz noch in der Luft sind. Ganz tief im Tal, über einer Kuhherde, hat Primoz den rettenden Bart ausgegraben und fliegt zusammen mit Roland auf Platz 4 und 5 des Tages! Ein ungläubiger Genki Tanaka findet sich als einziger Pilot im Ziel wieder, ein Fest für das Japanische Team. Wir sammeln Roland und Primoz ein und feiern sie auf dem Rückweg - auch Jörg hat mit seinem Kampf um jeden Meter wichtige Punkte für unsere Teamwertung gesammelt. Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen. Platz 5 mit Luft nach oben.

Nach dem Ruhetag beginnt die Aufholjagd

Roland, Gerd und Jörg haben ihr Reset am Ruhetag am besten hinbekommen und sind nach 100 km mit guter Zeit auf der Esplanada eingeschwebt, während Primoz, Jörg und ich es leider nicht ganz bis ins Ziel schaffen. Die Stimmung ist dennoch wunderbar, denn zusammen haben wir wichtige Punkte aufholen können auf die Brasilianer, Australier und Amerikaner. Auch der Franzose Mario Alonzi hockt vorm Ziel ab und hat sich damit aus dem Rennen um die Einzel-Medaillenplätze katapultiert.

Tagessieg für Primoz

121 km um fünf Wenden scheinen in der zähen Luft zu weit für den Tag. Die Steigwerte sind zu langsam, die Thermik weit auseinander und schwer zu finden unter blauem Himmel. Primoz, Roland und ich erwischen den Tag dennoch recht gut und können bis ganz zum Schluss das anstrengende Spiel mitspielen, wer am besten in der Zentimeterthermik im letzten Bart des Tages steigt. 50 Piloten stehen auf den letzten 10 km des Tages verteilt. Primoz schafft es am weitesten, und auch Roland und ich versuchen, jeden Meter herauszukitzeln, wodurch wir auf Platz 5 und 6 landen - und unser Team mit 8 Punkten Vorsprung vor die Amerikaner auf Platz 3 setzen können.

Showdown

Jörg und ich starten mit der ersten Zeit in den letzten Task der WM, weil wir die schnelleren Piloten aus unserem Team hinterherfunken und vorziehen wollen mit besseren Zeiten. Leider klappt diese Taktik nur für Roland, die anderen können leider nicht schnell genug aufholen und fallen zurück. Auf dem Live-Tracking war wohl zu sehen, dass ich das Feld zusammen mit zwei anderen Piloten bis zur letzten Thermik angeführt habe. Auf dem, was sonst der letzte Gleitflug Richtung Ziel war, fielen wir heute allerdings wie Blei aus dem Himmel und mussten knapp über Grund 10 km vor dem Ziel nochmal aufdrehen. Roland fliegt fix ins Ziel, doch ich mache Sicherheitshöhe, aus Angst, wieder auf Sinken oder Gegenwind zu treffen und verliere dabei wertvolle 5 Minuten. Ist klar, dass es dann ins Ziel nur noch trägt und ich viel zu hoch ankomme. Siegessicher zeigen sich die Amerikaner im Ziel um Teamleaderin Jamie Shelden. Roland wird zwar Tagesvierter, aber Jörg und ich sind langsamer als die vier schnellsten Amis. Allerdings haben sie nicht mit der Penalty für Zac gerechnet. Ihr Tagesschnellster verliert 50% seiner Punkte, weil er auf dem letzten Schenkel so Gas gegeben hat, dass er unter einer Stromleitung durch auf einem Nebenfeld des Zieles einschlägt, wovor die Organisatoren mit Strafandrohungen für gefährliche Endanflüge gewarnt haben.

Bronzeeee!!!!

Als es später abends heißt, wir führen mit 6 Punkten auf die Amerikaner, können wir unser Glück nicht fassen und haben vor Freude über den dritten Rang mit den anderen Piloten bis tief in die Nacht gefeiert und getanzt. Besonders ausgelassen sind natürlich die Tschechen mit Petr Benes als neuem Weltmeister, ein wenig betrübt Alex Ploner und Christian Ciech, die am letzten Tag mit einer späteren Startzeit die Goldmedaille verpokert haben. In der Wertung der inoffiziellen Frauen-Weltmeisterschaft liege 0ich 1.600 Punkte vor der Zweitplatzierten, Françoise Dieuzede, worüber ich mich genauso freue wie darüber, aktives Mitglied unseres Bronze-Teams zu sein.

Wertung

Einzelwertung
1. Petr Benes, CZE, Aeros Combat, 7.750 Punkte
2. Alex Ploner, ITA, Icaro Laminar, 7.700 Punkte
3. Christian Ciech, ITA, Icaro Laminar, 7.682 Punkte
4. Dan Vyhnalik, CZE, Aeros Combat, 7.628 Punkte
5. Filippo Oppici, ITA, Wills Wing T2C, 7.430 Punkte
12. Primoz Gricar, GER, Aeros Combat, 6.818 Punkte
13. Roland Wöhrle, GER, Aeros Combat, 6.756 Punkte

Teamwertung
1. Italien, 23.042 Punkte
2. Tschechien, 22.605 Punkte
3. Deutschland, 21.316 Punkte
4. USA, 21.310 Punkte
5. AUS, 21.097 Punkte

© BEATA BERNAT

Corinna lässt die Männer hinter sich

Internationale Deutsche Meisterschaft (22.-29.7.) im Drachenfliegen 2017, Corinna Schwiegershausen Overall Siegerin

Text: Katharina Dressel

Land unter um Altes Lager. Dörfer und Städte kämpfen mit den Regenmassen. Wasser steht auf den Landewiesen und quietscht unter den Schuhen. Dass hier trotz allem geflogen wird, grenzt an ein (Fläming-)Wunder. 75 Piloten aus den Niederlanden, Tschechien, Österreich, Spanien, Japan und Deutschland trotzen den Prognosen und warten auf ihre Chance. Alle wissen, die Fenster zum Fliegen sind klein und müssen sofort genutzt werden.

75 km Ziel-Rück-Flug

Niedrige Basis, 0,8 m/s Steigen und eine einziehende Warmfront mit Regen – dass mit der Schichtbewölkung überhaupt was geht, daran mag kaum einer glauben. Es muss schnell gehen. 74 Piloten in 88 Minuten in die Luft zu bringen, ist Rekord und gelingt mit zwei Neuerungen am Start: Ein Starthelfer mit Kelle übersetzt dem Triker das Go des Piloten. Grelle Warnwesten der Helfer sichern den Überblick am Start. Wer ist wo und benötigt Hilfe? Wer checkt die Piloten und schiebt sie zum Start? Effizient in die Luft gebracht, hängt der ganze Pulk nun in einem Bart. Bis 1.000 m nördlich und später bis 1.500 m östlich des Platzes. Erstaunlich viel Gegenwind erschwert den Weg. Der Spitzenpulk der Flexiblen nimmt die südliche Linie, wo sich zu der Zeit Cumuli bilden. Die Starren, gestartet nach den Flexis, fliegen vor allem an der südlichen Kante des Fläminger Höhenzuges oder direkt über das Waldgebiet mit den Truppenübungsplätzen. Es ist doch einige Bastelei in Grauthermik zwischen 800 bis höchstens 1.800 Metern. Vor der Wende steht ein schöner Bart, an dem die Piloten für den Rück-

© CHRISTIAN BARÜSKE

↑ Starten wie bei Top Gun mit den internationalen Kommandos beim Start.

Wertung

German Open FAI I und Deutsche Meister:
1. Corinna Schwiegershausen (GER)
2. Hans Kiefinger (GER)
3. Detlef Meier (GER)
Bester Mann: Hans Kiefinger

German Open FAI VI:
1. Naoki Itagaki (JPN)
2. Shogo Ota (JPN)
3. Carlos Punet (ESP)
4. Falko Krüger (GER)

Deutsche Meister Starre:
1. Falko Krüger
2. Dirk Ripkens
3. Volkmar Kienöl

flug wieder tanken können. Danach wird es einfacher und entlang der gezeichneten Wolkenstraße lässt es sich mit Rückenwind zügig zum Platz fliegen. 18 Starre, Shogo Ota (Japan) ist mit 2 Stunden und 7 Minuten der Schnellste auf der Strecke, und 6 Flexis kommen ins Ziel. Der Letzte landet mit den ersten Regentropfen ein.

Starrflügel-Durchgang nach Cottbus

Die Sonne hatte sich schon gegen 10:00 Uhr verabschiedet. 10:15 wurde mit einer großflächigen Abschattung, einer prognostizierten Arbeitshöhe von 800 m am Platz und bis maximal 1.200 m im Osten sowie einem Westwind von ca. 23 km/h in 900 m gestartet. Noch nie begann in Altes Lager ein Task so früh! Manche mussten erneut starten, was sich im Nachhinein als Glück erwies. Von diesen Piloten sind einige weit geflogen. In Nullschiebern und minimalem Steigen gelingt es Peter Friedemann und Naoki Itagaki Höhe zu halten und nach 95 km in Cottbus zu landen.

116 km nach Wellmitz – im Zickzack zum Ziel

Böen bis 36 km/h. Der Wind steht stramm aus West aber gleichmäßig auf der Bahn. Eine große Abschattung mit Regentropfen wird abgewartet, dann geht es zügig, mit den Flexis beginnend, raus. Die Schlepps sind sportlich, aber alle sind begierig darauf, einen Task zu fliegen. Die versprochenen Arbeitshöhen bis 1.700 m werden den ganzen Task über nicht

© BEATA BERNAT

3. Detlef Meier, 1. Corinna Schwiegershausen, 2. Hans Kiefinger

© BEATA BERNAT

Deutsche Meister Starre: 3.Volkmar Kienöl, 1. Falko Krüger, 2. Dirk Ripkens

erreicht. Die meisten Piloten fliegen zwischen 1.000 bis 1.300 m ab. Der Spitzenpulk kehrt noch mal um, tankt Höhe und eine neue Zeit. Im Zickzack über das Waldgebiet zum Tropical Island dümpeln die Piloten fast den gesamten Flug in niedrigen Höhen. Einige Piloten schaffen es bis zum Schwielochsee, danach scheint es Richtung Oder-Neiße mühsam weiterzugehen. 15 Starre sind vom Platz nicht weggekommen. Dafür stehen 4 Starre Volkmar Kienöl, Dirk Ripkens, Tom Schreiner, Carlos Punet (Spanien) und die Flexis Corinna Schwiegershausen und Jonas Willemeit im Ziel. Naoki Itagaki (Japan) schießt über das Ziel hinaus und findet sich in Polen wieder. Die Siegerehrung glänzt nicht mit Gold, dafür mit Bären-Pokalen und einem Rekord. Erstmals wird der Titel Deutscher Meister an eine Frau vergeben und ein Pokal für den besten Mann. Corinna Schwiegershausen ist der männlichen Konkurrenz davongeflogen und wurde Deutscher Meister und Deutsche Meisterin in einer Person. Gratulation!

Drei Tasks für die Starren und zwei Wertungsflüge bei den Flexiblen, sportlich anspruchsvoll, unfallfrei und in entspannter Wettbewerbsstimmung. „Wir haben aus den widrigsten Bedingungen das Beste rausgeholt. Gegen alle Unkenrufe einen vollwertigen Wettbewerb geflogen, mit super Stimmung und super Ergebnis“ schwärmt Wettbewerbsleiter Mathias Heib von der diesjährigen Meisterschaft: „Die tolle Stimmung ist viel der Infrastruktur und den Helfern geschuldet. Das Zelt und der Fliegerbunker waren abends immer gut besucht.“

Das Schlepp- und Helferteam verdient großen Respekt für das routinierte Arbeiten. Der DCB dankt ganz besonders den Helfern am Start und am Platz, den Schleppern, Rückholern, Unterstützern und Sponsoren und den vielen Freunden von Altes Lager, ohne die dieser Wettbewerb nicht zu stemmen gewesen wäre.

Neue Gesichter an Deutschlands Spitze

Der Kampf um die Deutsche Meisterschaft entschied sich in der Pfalz und in Slowenien (11.-16.9.). Unter 77 Teilnehmern aus neun Nationen fiel bei der German Open in Slowenien die Entscheidung: Harald Wilhelmi und Ewa Korneluk sind die neuen Meister. Die Serienklasse gewinnt Maurice Knur. Internationaler Gesamtsieger ist der Slowene Dusan Oroz.

*Text und Fotos: **Fredegar Tommek***

2. Yvonne Dathe , 1. Ewa Korneluk, 3.Nora Martiny

So sehen Sieger aus: Harald Wilhelmi (Mitte), Pepe Malecki (links), Reiner Braun (rechts)

Die diesjährige German Open brachte die Entscheidung für Meisterschaft und Liga-Gesamtwertung. So trafen sich Mitte September trotz regnerischer Vorhersagen 46 deutsche und 31 internationale Teilnehmer im Soca-Tal. Über das hochbesetzte Teilnehmerfeld aus Slowenien, Russland, Schweiz, Ukraine, Österreich, Tschechien, England, Polen und Deutschland freuten sich Organisator Marc Wensauer und Meeting-Director Gasper Prevc.

Vorentscheidung bei der Palz-Alsace Open

2017 zählte bereits das Ergebnis der Pfälzer Landesmeisterschaft mit in die Gesamtwertung der Deutschen Meisterschaft. Aus zwei geflogenen Tasks im Elsass brachten Philipp Haag, Harald Wilhelmi, Thomas Ide und Daniel Tyrkas die meisten Punkte mit zur Entscheidung nach Slowenien. Bei den Damen hatten sich Ewa Korneluk, Yvonne Dathe und Nora Martiny als die drei Führenden einen Vorsprung herausgeflogen. Zunächst ging es über 59 Kilometer durch die Vogesen, via Colmar über das Rheintal bis zur Landung nach Deutschland. Der zweite Durchgang war ein Zickzack-Race über 72 Kilometer, quer durch das Gebiet rund um Le Markstein.

Rettungsanker Lijak

Ausgeschrieben war der zweite Teil der Meisterschaft für den 11. bis 16. September und somit über sechs Tage. Aber schon die ersten zwei gingen sprichwörtlich in der randvollen Soca baden. Alles konzentrierte sich auf den dritten Tag, der den Piloten endlich eine Ritsch-Ratsch Aufgabe über neun Wendepunkte und 60 Kilometer am Lijak bescherte. Nach einem fulminanten Start holte eine Abschattung jedoch bereits nach 12 Kilometern zahlreiche Schirme ein. Bis ins Ziel und zum Landeplatz in Ajdovscina schafften es immerhin 12 Piloten.

Pricegiving im Starkregen

Für den kommenden Wettkampftag sagten die Prognosen durchwachsene Bedingungen vorher. Das Gebiet rund um Tolmin kam wegen früh einsetzendem Regen nicht in Frage, sodass man sich erneut für das südlicher gelegene Gebiet an der Soaringkante Lijak entschied. Das Regenradar sagte eine kleine Chance auf einen kurzen, regenfreien Task voraus, woraufhin sich der gesamte Tross per Shuttlebus an den Startplatz auf 580 Metern begab. Eine geschlossene, tiefe Wolkendecke und böiger Wind empfing die Wettkampf-Gemeinde. Nach längerer Beobachtung entschied sich das Task-Komitee für die Streichung des Durchgangs und damit die Beendigung des Bewerbs. Wettkampfleiter Gasper Prevc: „Für mich sind die böigen und labilen Bedingungen nicht ausreichend sicher. Die Wolkenbasis liegt dicht über dem Gelände, sodass wir damit rechnen müssten, dass Piloten entweder in die Wolke kommen oder zum Abspiralen gezwungen sind. Beides ist in einem Gebiet wie dem Lijak leider ein No Go!“

Eine nachvollziehbare Entscheidung, die von allen Beteiligten getragen wurde. Auch für Liga-Chef Marc Wensauer war damit die Welt in Ordnung: „Natürlich war es unter der gegebenen Wetterprognose nicht einfach, die German Open durchzuführen. Letztendlich konnten wir aber mit insgesamt drei wertigen Durchgängen die neuen Meister ausfliegen. Der gesamte Wettkampf blieb unfallfrei, was mir persönlich ein wichtiges Bedürfnis ist.“

Wertung

Gesamtsieger German Open 2017
1. Dusan Oroz (SLO) auf Ozone Enzo3
2. Bojan Gabersek (SLO) auf Ozone Enzo2
3. Andreas Malecki (GER) auf Ozone Enzo3
4. Joachim Torn (GER) auf Ozon Enzo3
5. Maurice Knur (GER) auf Ozone Zeno

Beste Damen:
1. Yvonne Dathe (GER) auf Ozone Zeno
2. Nanda Walliser (SUI) auf Ozone Zeno
3. Nora Martiny (GER) auf Ozone LM6

Gesamtsieger German Open 2017 Serienklasse
1. Maurice Knur (GER) auf Ozone Zeno
2. Uwe Tillmann (GER) auf Ozone Zeno
3. Stefan Wieland (GER) auf Ozone Zeno

Deutsche Meisterschaft Herren
1. Harald Wilhelmi auf GIN Boomerang11
2. Andreas Malecki auf Ozone Enzo3
3. Reiner Braun auf GIN Boomerang11

Deutsche Meisterschaft Damen
1. Ewa Korneluk auf Ozone M6/Zeno
2. Yvonne Dathe auf Ozone Zeno/GIN Boomerang 11
3. Nora Martiny auf Ozone LM6

Dank an den Sponsor
navIter

EWA KORNELUK

Interview mit den neuen Deutschen Meistern

DHV Info: Lieber Harald, herzlichen Glückwunsch zum ersten Gewinn der Deutschen Meisterschaft! Was geht in jemandem vor, der überhaupt zum ersten Mal bei einer Deutschen Meisterschaft auf dem Treppchen steht?
Wilhelmi: Für mich ist es ein großartiges Gefühl und ich kann es noch gar nicht wirklich fassen. Ich fliege seit 2012 in der Liga, habe auch schon im Ausland Titel gewonnen (Neuseeland, Afrika), aber hier, mit den eigenen Leuten, das ist schon etwas ganz Besonderes.
DHV Info: Auch privat stehen bei dir große Ereignisse an!
Wilhelmi: Das stimmt. Im Januar wird unsere Tochter zur Welt kommen. Unser erstes Kind und wir freuen uns sehr.
DHV Info: Vielen Dank und alles Gute im Wettkampf weiterhin und natürlich auch privat.

DHV Info: Liebe Ewa, herzlichen Glückwunsch auch an dich zur ebenfalls ersten, gewonnenen Deutschen Meisterschaft!
Korneluk: Vielen Dank! Ich kam ja mit einem guten Vorsprung von 400 Punkten hierher und hatte schon etwas draufgesetzt, dass es für den Gewinn reichen könnte. Nach meinem Umstieg auf einen größeren Schirm (Zeno SM), muss ich zwar deutlich mehr Gewicht mitnehmen, bin aber spürbar schneller unterwegs.
DHV Info: Wie haben sich die durchschnittlich kleineren (Damen) Schirme für dich in der Vergangenheit ausgewirkt?
Korneluk: Es war nicht unbedingt die niedrigere Geschwindigkeit, vielmehr der extreme Höhenverlust in bestimmten Situationen, wo mir die größeren (Herren) Schirme bis zu mehreren hundert Metern Höhe klauten. Ich freue mich sehr über meinen ersten großen Titel, mit dem für mich die Saison zu Ende ist und werde wohl zum Winter-Cup im kommenden Frühjahr schon wieder hier in Tolmin dabei sein.
DHV Info: Vielen Dank Ewa, und alles Gute!

Anzeige

Alle Ziele erreicht

Die HG Challenge 2017 war wieder ein voller Erfolg

*Text: **Tilo Düpmann** | Foto: **Natalie Ulmer***

7 Pilotinnen und 31 Piloten sind der Einladung des DHVs und speziell der HG-Beauftragten Regina Glas gefolgt. Hauptsächlich Deutsche, einige aus Österreich und der Schweiz, 4 haben japanische Wurzeln. Gleich bei der Einschreibung gibt es T-Shirt, Wegepunkt-Pläne und sogar Startkarten für die ganze Woche. Regina nimmt gleich mal den Druck raus: Jeder soll sich eigene, machbare Ziele setzen. Gemeinsames Lernen und Verbessern in der Gruppe steht im Vordergrund. Die Challenge ist der Rahmen hierfür. Dafür hat der DHV einiges an Aufwand spendiert: Tim Grabowski, Oliver Barthelmes und Markus Baisch unterstützen Regina am Boden und die Piloten in der Luft. Peter Cröniger stößt abends zur Gruppe, um die Theorie aufzufrischen.

Unbekannte Welten

Wegepunkte, Startfenster, Tasks – unbekannte Welten und knifflige Vario-Einstellungen treffen auf überforderte Einsteiger. Das Wetter war zwar ganz gut, die Thermik teilweise stark und bockig, oder irgendwie woanders. Das Folgen einer festen Route mit dem Vario, nicht zu früh starten und nicht zu spät aus dem Startzylinder ausfliegen… 15 kommen ins Ziel.

Abends: Fluganalyse mit Oli und Tim. Dann kommt Peter Cröniger und bespricht mit viel Witz und Empathie die Start- und Landevideos. Danach schleppen wir die schmerzenden Glieder ins Bett.

Landung verpatzt

Die Wendepunkte weiter im Tal, die Zylinder kleiner – das wird schwieriger.

Die seit heute parallel stattfindende GS Challenge erhöht die Zellstoffdichte in der Luft erheblich. Ich erwische einen guten Start, dann: zu tief abgeflogen und Irschens Kirche nicht gleich gefunden. Ich versenke mich gründlich, kann mich aber dank Starrflügel in Zapfenkickhöhe am Hang entlang zurück zum Landeplatz mogeln. Dort erklärt mir dann Peter gleich nach der verpatzten Landung, was ich falsch mache… Leicht geknickt, erhole ich mich erst mal im Badesee – Hombre, ist das heiß hier.

Kleiner Task

Ein kleiner Task wird zwar noch ausgeschrieben, aber nicht mehr gestartet. Stattdessen gibt es einen „Schönlande-Wettbewerb“. Die 3 Schönstlander werden ausgewählt und prämiert. Abends sitzen wir zusammen, schauen uns die Videos des Tages an und diskutieren über Flugstrategie.

Flugstrategie? Gründlich danebengegangen! Mein Vario verkündet, dass das erste von 3 Startfenstern soeben geöffnet wurde – ich stehe noch am Boden. Da ist sie wieder, die Lernkurve. Dann läuft es: Gerlamoos Kirche – Griebitsch Alm. Zurück über die Emberger Alm nehme ich den langen Weg zur Weißensee-Brücke. Ich komme hoch genug an, um die Wende direkt zu nehmen. Tief unten sehe ich Valentin grundeln, er gräbt sich aber wieder aus. Dann zum letzten Wendepunkt in Berg. Die Luft über den Fichten ist richtig warm und es duftet nach Harz – wie schön. Am Landeplatz liegt ein großes Kreuz: Der Task wurde vorzeitig beendet, dem dunkler werdenden Himmel und der Sicherheit geschuldet.

Siegerehrung

Bei den Starren gewinnt Thomas Diederich, Susanne Schönecker ist die beste Pilotin. Oliver Salewski gewinnt die Wertung bei den Flexies, Aline Dobrovsky ist die beste bei den Turmlosen. Valentin Panzenböck ist der Sieger mit Turm.

Fazit

Wer seinen fliegerischen Horizont in Richtung Streckenflug erweitern will, wer das Wettbewerbsfliegen versuchen möchte, für den gibt es keine bessere Gelegenheit als die HG Challenge. Danke an Markus, Oliver, Tim, Peter und ganz besonders an Regina Glas für diese wunderbaren Tage. Danke an den Wettergott und die Schutzengel – alle haben Hand in Hand gearbeitet. Ich komme wieder, so viel steht fest.

Erzgebirge Cup 2017

150 km für die Starrflügler

Der Erzgebirge Cup 2017 in Hartenstein (1. – 5. Juli 2017) war wieder toll organisiert. Die Starrflügelpiloten flogen am ersten Tag gleich 150 km. Danach folgten zwei Durchgänge mit schwachen Bedingungen und wenig Punkten, aber trotzdem waren alle Beteiligten sehr zufrieden. Es siegte Christopher Friedl (AUT) vor Dirk Ripkens (GER) und Walter Geppert (AUT).

Mehr Infos unter:
www.dhv.de/web/piloteninfos/wettbewerb-sport/drachen-szene/live-berichte

Anzeigen

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV) im DAeC, Deutscher Gleitschirmverband und Drachenflugverband, Postfach 88, 83701 Gmund am Tegernsee
DHV homepage: www.dhv.de,
E-Mail DHV: dhv@dhv.de

Telefon-Nummern: Zentrale: 08022/9675-0, Fax 08022/9675-99

Geschäftsführung Robin Frieß:
08022/9675-0, Fax 08022/9675-99

Mitgliederservice/Versicherung:
08022/9675-0,
E-Mail: mitgliederservice@dhv.de

Ausbildung: 08022/9675-30,
E-Mail: ausbildung@dhv.de

Sport: 08022/9675-50,
Info-fon: 08022/9675-55,
E-Mail: sport@dhv.de

Jugend: www.dhv-jugend.de

Betrieb/Gelände: 08022/9675-10,
E-Mail: gelaende@dhv.de

DHV-Shop: 08022/9675-0,
E-Mail: shop@dhv.de

Technik: 08022/9675-40,
E-Mail: technik@dhv.de

Öffentlichkeitsarbeit: 08022/9675-62,
E-Mail: pr@dhv.de

Sicherheit: 08022/9675-32
E-Mail: sicherheit@dhv.de

Redaktion:
Benedikt Liebermeister (verantwortlich)
08022/9675-0

Gestaltung und Anzeigen:
Renate Miller
renate@miller-grafik.de
08022-857730

Schlusskorrektur:
Stefan Gutmann

Anzeigen:
Gerhard Peter
anzeigen@dhv.de, Mobil: 0173-2866494

Bedingungen und Anzeigenpreise
bei der DHV-Geschäftsstelle erhältlich oder unter
www.dhv.de/Mediadaten.

Redaktionsschluss für die nächsten Ausgaben:
Ausgabe 209 | Januar | Termin 2. November 2017
Ausgabe 210 | März | Termin 2. Januar 2018

Autoren dieser Ausgabe:
Ralf Baumann, Richard Brandl, Reiner Brunn, Katharina Dressel, Tilo Düpmann, Lucian Haas, Björn Klaassen, Hermann Klein, Anette Koch, Uwe Lochmann, Constantin von Lutitz, Uwe Preukschat, Veronika Rojek-Wöckner, Corinna Schwiegershausen, Klaus Schwarzer, Karl Slezak, Martin Serner, Fredegar Tommek, Simon Winkler

Erscheinungsweise:
6 Ausgaben pro Jahr,

Preis: Im Mitgliedsbeitrag des DHV enthalten.

Haftung: Die Redaktion behält sich die Veröffentlichung und Kürzung von Leserbriefen und Beiträgen sowie die redaktionelle Überarbeitung vor. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangte Einsendungen aller Art übernehmen Redaktion DHV und Verlag keine Haftung. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Fotos sind geschützt. Verwertung nur mit Einwilligung des Verbandes.

DHV: vertreten durch Charlie Jöst - 1. Vorsitzender, Vereinsregister-Nummer: AG München, Vereinsregister 9767,
Umsatzsteueridentifikationsnummer: DE 131 206 095

Repro: MMIntec GmbH, Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Druck: Mayr Miesbach GmbH,
Am Windfeld 15, 83714 Miesbach

Auflage: 38.200

Titel:
Tristan Shu

Wertung

Platz	Name	Gerät	Punkte
Serienklasse			
1.	Jonas Böttcher GER	Ozone Zeno	1.841
2.	Joerg Nuber GER	Ozone Zeno	1.809
3.	Ewa Korneluk GER	Ozone Zeno	1.568
Woman			
1.	Ewa Korneluk GER	Ozone Zeno	1.568
2.	Yvonne Dathe GER	Ozone Zeno	1.184
3.	Nora Martiny GER	Ozone LM6	610
Overall			
1.	Philipp Haag GER	Gin Boomerang 11	1.961
2.	Harald Wilhelmi GER	Gin Boomerang 11	1.950
3.	Thomas Ide GER	Gin Boomerang 11	1.895

Palz-Alsace-Open

Reizvolles Fluggebiet und perfekte Organisation

Text: Uwe Lochmann

Von 27.-30. Juli fand dieses Jahr der erste Teil der Deutschen Meisterschaft, die Palz-Alsace-Open in den Vogesen statt. Die Veranstaltung war ein Internationaler FAI Cat. 2 Wettbewerb, an dem 83 Piloten aus 5 Ländern teilnahmen. Organisiert wurde der Contest von den Drachen- und Gleitschirmfliegerfreunden Rhein-Mosel-Lahn gemeinsam mit der French Ligue d'Grand-East.

Nachdem am ersten Wettbewerbstag wetterbedingt leider nicht geflogen werden konnte, bot der Freitag endlich hoffnungsvolle Bedingungen. Aufgrund stärkerer Windbedingungen wurde der Task auf den frühen Nachmittag gelegt. Von den drei Task-Settern wurde eine „one way" Strecke über 60 km vom Le Treh nach Riegel in der Nähe von Freiburg ausgearbeitet. Dreißig Piloten gelang es, die Stecke erfolgreich ins Ziel zu fliegen. Tagessieger wurde Thomas Ide aus Deutschland.

Der zweite Flugtag bot perfekte Bedingungen. Bei strahlender Sonne, moderaten Windwerten und einer Basishöhe von rund 2.000 m konnte ein Task über 78 km mit 5 Wendepunkten festgelegt werden, der die Piloten über die höchsten Berge der Vogesen führten. Nach rund 2,5 h erreichten die ersten Piloten das Ziel am Headquarter in Fellering. Den Tagessieg konnte sich Philipp Haag aus Deutschland sichern. Die Teilnehmer waren sowohl von dem reizvollen Fluggebiet als auch von der hervorragenden Organisation angetan.

Weitere Infos zum Contest auf:
https://airtribune.com/palz-alsace-open-2017/
http://www.thermik4u.de/

Anzeigen

Das DHV-Versicherungsprogramm

für Hängegleiter und Gleitsegel

Weitere Versicherungen z.B. für Passagierflug, UL bei der DHV-Geschäftstelle oder www.dhv.de

ANZEIGE

Halter-Haftpflicht PLUS

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Gleitsegel
Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 49,40 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 43,70 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

Gesetzliche Halter-Haftpflicht für Hängegleiter und Gleitsegel
Bergekosten bis zu max. 10.000 €
(in ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes.)
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.
Ohne Selbstbeteiligung 55,20 €
Mit 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall 46,60 €
(Selbstbeteiligung gilt nicht für Bergekosten)

Halterhaftpflicht

- für nichtgewerblich genutzte Hängegleiter und Gleitsegel
- für Mitgliedsvereine
- für Flugschulen/Fluglehrer
- für Hersteller/Händler
- für Gerätevermietung

Deckungssumme: 1.500.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halterschaft für alle Hängegleiter und Gleitsegel des Mitglieds inkl. deren Benutzung durch berechtigte Dritte und inkl. zugelassenem Schleppbetrieb. Keine Gerätekennzeichnung. Keine Geräteanmeldung.
Für Versicherungsfälle in Dänemark vorgeschriebene Deckung ohne Mehrprämie.

Jahresprämie inkl. Versicherungssteuer
Hängegleiter + Gleitsegel:
36,60,- € bei 250 € Selbstbeteiligung je Schadensfall
45,20 € ohne Selbstbeteiligung
Nur Gleitsegel: 33,70 € bei 250,- € Selbstbeteiligung je Schadensfall, 39,40 € ohne Selbstbeteiligung

Bergekosten bis zu max. 2.500,- €
Umfang: Suche, Rettung, Krankenhaustransport, notwendiger Rücktransport. (In ursächlichem Zusammenhang mit dem Betrieb eines Luftsportgerätes).
Keine Übernahme von Zusatzkosten für die Bergung des Fluggerätes.

Für alle Mitglieder und Mitgliedsvereine kostenlos

Gelände-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter von Hängegleiter- und Gleitsegelgeländen.

Schleppwinden-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- €
pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Halter und Bediener der Startwinden inkl. der Seilrückholfahrzeuge beim Schleppbetrieb und inkl. der Schleppautos ohne Verkehrszulassung.
Ohne Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Schleppwinden-Haftpflicht

Zusatzdeckung inkl. Personenschäden im geschleppten Luftfahrzeug.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer
Deckungssumme: 500.000,- € 34,- €
Deckungssumme: 1.000.000,- € 42,- €

Flug-Unfall Tod und Invalidität 500% Progression

Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.
Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 25.000,- € bei Invalidität, 125.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 167,20 €

Deckungssumme: 7.500,- € bei Tod, 50.000,- € bei Invalidität, 250.000,- € bei Vollinvalidität.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 307,00 €

Deckung: weltweit
Europa
Deutschland

Bei Versicherungsabschluß während des Jahres beträgt die Prämie bis zum Jahresende pro Monat 1/12 der Jahresprämie. Versicherungsanträge bei der DHV-Geschäftsstelle anfordern. Weitere Versicherungen auf Antrag: Fluglehrerhaftpflicht, Boden-Unfall für Mitgliedervereine und Boden-Unfall für Veranstalter.

Für alle Mitgliedsvereine kostenlos

Vereins-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Tätigkeit des Mitgliedsvereins, des Vorsitzenden, der Gruppenleiter, etc.

Veranstalter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € für Personen- und 300.000,- € Sachschäden.
Umfang: Alle Hängegleiter- und Gleitsegelveranstaltungen des Mitgliedvereins im Versicherungsjahr.

Boden-Unfall für Startleiter

Deckungssumme:
2.500,- € bei Tod
5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Tätigkeit als vom Mitgliedsverein beauftragter Startleiter.

Für alle Mitglieder kostenlos

Schirmpacker-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Packer von Rettungsgeräten für Dritte. Fachkunde ist Voraussetzung.

Startleiter-Haftpflicht

Deckungssumme: 1.000.000,- € pauschal für Personen- und Sachschäden.
Umfang: Startleiter mit Luftfahrerschein sowie Beauftragte für Luftaufsicht.

Flug-Unfall Tod und Invalidität

Deckungssumme: 2.500,- € bei Tod, 5.000,- € bei Invalidität.
Umfang: Verdreißigfachung möglich.
Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderer Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 52,20 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 75,00 €

Flug-Unfall nur Invalidität

Deckungssumme : 5.000,- €
Umfang: Verdreißigfachung möglich. Mitversichert: 24-Stunden-Risiko gemäß AUB inkl. anderen Sportarten, Straßenverkehr, Arbeitsplatz.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 14,80 €

Zusätzlich mit 3,00 € Krankenhaus-Tagegeld und 3,00 € Genesungsgeld je Krankenhaustag. Vervielfachung zusammen mit Unfalldeckungssumme.

Jahresprämie inkl. Vers.-Steuer 37,20 €

Stand 1.4.16

Anzeige

RAST
... RAM AIR SECTION TECHNOLOGY
ein Klapper oder Frontstall geht selten über das RAST hinaus
die geklappte Front wickelt sich um „die Wand"
die Kappe entleert nicht vollständig
extrem schnelle Wieder-öffnung mit minimalem Höhenverlust und geringem Vorpendeln des Piloten
ARCUS RS LITE ...
... ROCK SOLID FLIGHT WITH RAST!
RAST
CORE-Sektion
BUFFER-Sektion
SWING
Erfahre alles zu RAST | technology.swing.de and www.swing.de
MITO | ARCUS RS | ARCUS RS LITE | SENSIS | NYOS | NEXUS | TWIN RS | APUS RS | TRINITY RS | SPITFIRE 2 | MIRAGE RS